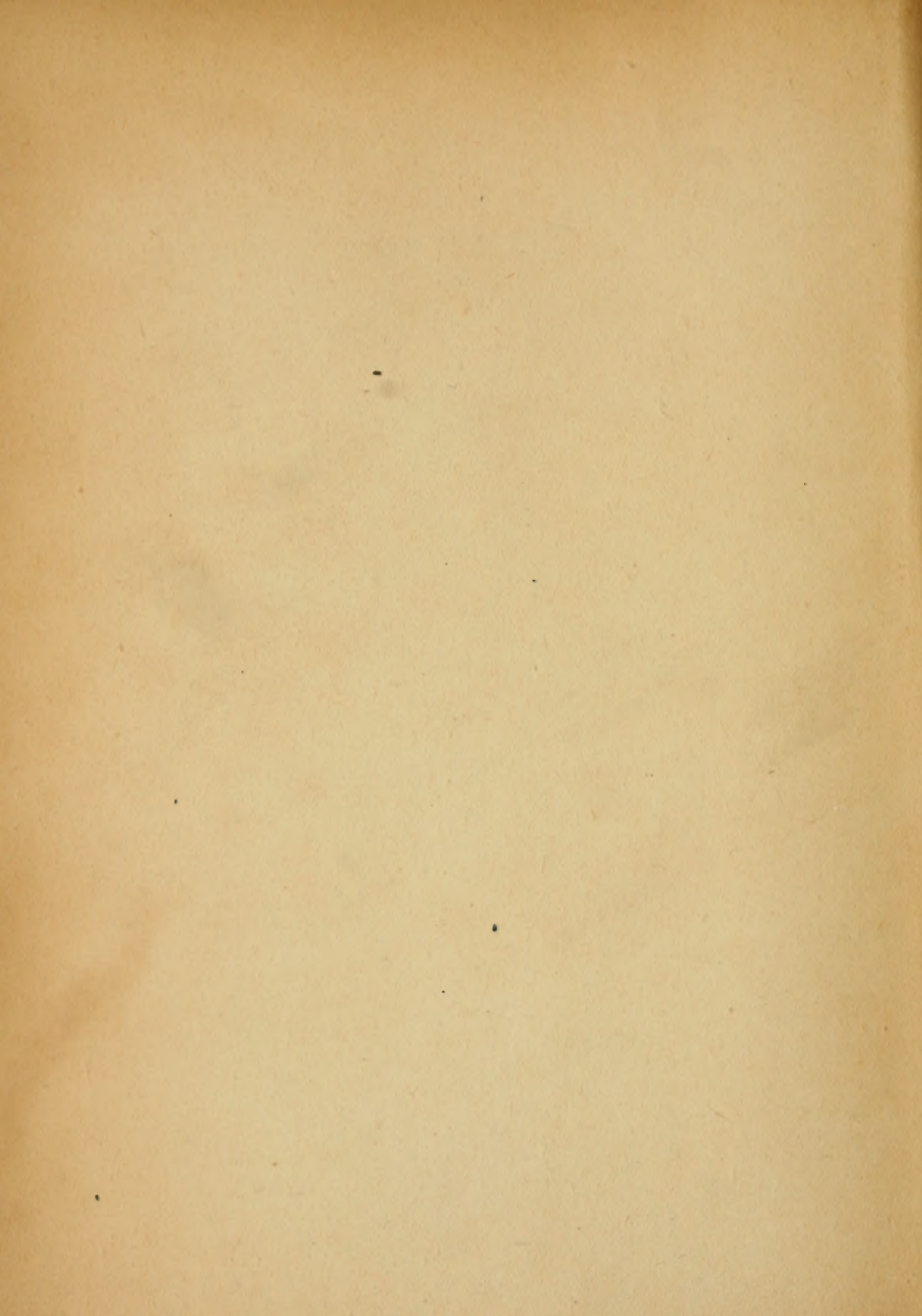


PQ
2615
A25V5







407

919

LA VICTOIRE
MÉCANICIENNE

ŒUVRES DE PIERRE HAMP

LA PEINE DES HOMMES

LE RAIL..... 1 VOL.

*MARÉE FRAICHE. VIN DE CHAM-
PAGNE*..... 1 VOL.

L'ENQUÊTE 1 VOL.

LE TRAVAIL INVINCIBLE..... 1 VOL.

LES MÉTIERS BLESSÉS..... 1 VOL.

LA VICTOIRE MÉCANICIENNE. 1 VOL.

VIEILLE HISTOIRE..... 1 VOL.

GENS 1 VOL.

PIERRE HAMP

LA PEINE DES HOMMES

LA VICTOIRE
MÉCANICIENNE

QUATRIÈME ÉDITION

nrf

184988.

29.10.2

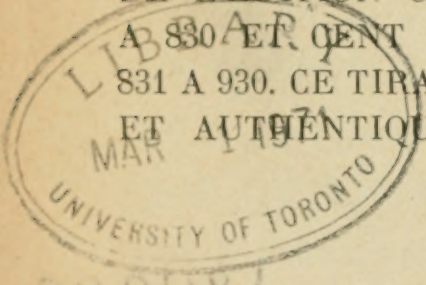
PARIS

ÉDITIONS DE LA

NOUVELLE REVUE FRANÇAISE

35 ET 37, RUE MADAME. 1920

IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE, APRÈS IMPOSITIONS SPÉCIALES SUR PAPIER VERGÉ PUR FIL LAFUMA DE VOIRON, CENT VINGT EXEMPLAIRES DE LUXE, DONT HUIT HORS COMMERCE MARQUÉS DE A A H. CENT EXEMPLAIRES RÉSERVÉS AUX BIBLIOPHILES DE LA NOUVELLE REVUE FRANÇAISE NUMÉROTÉS DE I A C ET DOUZE EXEMPLAIRES NUMÉROTÉS DE CI A CXII ET NEUF CENT QUARANTE EXEMPLAIRES SUR PAPIER VÉLIN PUR FIL LAFUMA DE VOIRON, DONT DIX EXEMPLAIRES HORS COMMERCE MARQUÉS DE a A j. HUIT CENTS EXEMPLAIRES RÉSERVÉS AUX AMIS DE L'ÉDITION ORIGINALE NUMÉROTÉS DE 801 A 830 ET CENT EXEMPLAIRES NUMÉROTÉS DE 831 A 930. CE TIRAGE CONSTITUANT PROPREMENT ET AUTHÉNTIQUEMENT L'ÉDITION ORIGINALE



PQ
2615
A25V5

889481
01 PC

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS LES PAYS, Y COMPRIS LA RUSSIE. COPYRIGHT BY LIBRAIRIE GALLIMARD 1920.

LA DÉTESTABLE MISÈRE. La philosophie des flagellants cherchant dans la souffrance le salut du monde a passé du monachisme catholique au guesdisme puis au syndicalisme anarchiste.

Elle a encore été dite par les minoritaires du 14^e Congrès national de la Confédération Générale du Travail, à Lyon, en septembre 1919, grande erreur à une époque où la jouissance matérielle de chacun pour soi est mieux aimée que la justice pour tous. Le contentement de se bourrer la tripe, de changer de femmes, de gagner ou de voler de l'argent importe plus aux hommes que la recherche du royaume de Dieu. Quelle force le révolutionnarisme par la souffrance peut-il encore avoir dans un monde avant tout préoccupé de jouir ?

Faut-il aimer la misère, nourrice affamée de la Révolution, pour parvenir au trouble social qui écroulera en un moment justice et injustice ?

Cette vicille mysticité douloureuse qui commence au rachat de l'humanité par le Crucifié aboutit à

trouver l'inanition, la tuberculose, la syphilis, la crasse nécessaires à l'amélioration sociale. La misère physique assurerait le progrès rapide des peuples. Souhaiter dans l'ordre actuel une parfaite organisation de travail serait un attentat à cette sorte de justice qui ne veut s'accomplir qu'en épuisant d'abord la société inique.

Le syphilitique, le tuberculeux sont des destructeurs parce qu'eux-mêmes en destruction. Donnez du bonheur aux hommes, dit la sagesse, ils le défendront. Otez-leur la force de le comprendre et de le conquérir, ils le détruiront. Seules toutes les puissances de la nécessité et de la police peuvent maintenir à leur rang de salariés les hommes et les femmes s'exténuant dans une usine pour que celui qui les exploite augmente le poids des colliers de perles au cou d'une guenon à peau douce bonne à la danse et aux fins repas. Une industrie qui produit des déchets humains vicie la santé de la race et la paix publique. Mais la mécanisation qui peut délivrer l'homme des besognes abrutissantes et créer la santé dans les usines ne suffit pas au salut du travail. Si les ouvriers enviant de prostituer les femmes comme le font magnifiquement ceux qui détiennent l'argent gagné sur eux, recherchent par l'augmentation du salaire la participation à l'iniquité, le triomphe des exploités ne sera qu'une démocratisation du vice.

Nous ne voulons plus coucher avec des souillons, disait un ajusteur inscrivant à son budget familial des bas de soie.

Et un autre, pour justifier sa revendication de haut salaire :

Il me faut des femmes à vingt francs.

Ce mineur du Nord qui, à une fête de Sainte-

Barbe, ne pouvant plus boire, vida dans un baquet deux bouteilles de champagne et s'y lava les pieds, afin, dit-il, « de faire comme les riches », n'augmente pas sa force révolutionnaire car, en face de possesseurs occupés de jouissance matérielle, il faut une puissante spiritualité ouvrière. Mais quelle hypocrisie de demander aux salariés de ne sortir de leur misère qu'après preuves de sainteté, d'intelligence, de capacité de direction du travail, alors qu'il leur a été donné l'exemple du pourrissement et la maladie de l'ignorance. A tant de séculaires efforts pour les maintenir bas on ajoute le mépris de ce qu'ils sont, qui est ce qu'on les a faits, au lieu de voir la grandeur de ce qu'ils ont réussi à être : assez puissants pour faire peur à la nation, sinon assez instruits pour la sauver. Et si ce serait un grand malheur que l'écrasement par eux de l'industrie, n'y faudrait-il pas voir le rythme d'une réplique instinctive contre ce qui les a tant détruits. Notre législation ne domine pas encore l'Usine pour lui faire restituer, sans déchet, les hommes pris à la collectivité toujours obligée de payer par son assistance publique le traitement des maladies professionnelles. Aucun citoyen de démocratie sagement organisée ne devrait pouvoir en employer un autre sans donner des garanties qu'il n'en fera point, par l'usure du travail, une charge pour la société, obligée de réparer dans ses hôpitaux l'ouvrier abîmé par le Profiteur.

Au-dessus de cette imperfection de l'ordre national, le travail est internationaliste. Opposé à la patrie, il ne s'est pas encore créé une âme égale à celle qu'il voudrait détruire. Quand le mot travailisme aura dans l'esprit humain le même retentissement qu'a eu le mot patriotisme, une révolution

commencera, non par destruction, mais par construction. Une force, attendue depuis des milliers d'années, sera enfin dans l'esprit humain.

Ceux qui se vouent à la réaliser souhaitent des actions aussi contradictoires que l'organisation des métiers ou la puissance de la famine en un temps où chaque homme dans la nation et chaque nation dans le monde doit à l'humanité d'atteindre sa plus grande puissance de travail. Un peuple se révolutionnant par la misère accomplirait envers lui-même une ineptie et envers la civilisation un crime. La compréhension de la technique et de l'économie est plus importante pour les ouvriers que le pillage des arsenaux. Avoir bien en mains les outils vaut mieux qu'avoir les armes. La fortune nationale est la dot de la Révolution. C'est surtout chez les hommes désireux de la transformation sociale que doit être puissant le goût de la prospérité publique.

A eux de réclamer au delà de la victoire militaire des Français leur victoire mécanicienne pour qu'ils fassent dans l'humanité leur part de travail sauveur.

Par l'âme des métiers et l'intelligence des techniques, la Confédération Générale du Travail est la force exacte de reconstitution et l'empire de la loi future. Ses erreurs ou ses progrès ont plus d'importance pour la nation que ceux du vieux Parlement républicain.

La majorité des confédérés du Travail a eu la claire sagesse d'affirmer que la transformation sociale ne peut s'accomplir que par l'augmentation du bien-être.

Il faut pour cela de l'outillage, et d'abord du rail.

CHEMIN DE FER. Un réseau concédé doit tirer de son exploitation la plus forte recette possible. En France, le transport sur rails est organisé dans un esprit commercial, non dans un esprit de service public. Dire que l'État exploitera plus coûteusement que des compagnies fermières, ne répond pas à la question de savoir si l'intérêt général sera mieux pourvu.

L'État doit l'économie, non la recherche du bénéfice. Son honnêteté est de satisfaire aux moindres frais les besoins nationaux, mais de les satisfaire d'abord. L'organisation des transports de guerre, comptabilisant pour la nation, heurte l'esprit et le système commerciaux des compagnies brusquement privées de la poursuite du bénéfice. La division en compagnies devait cesser à la mobilisation, ce qui est bien dit dans la loi du 3 juillet 1877 :

« Art. 29. Les Compagnies de chemins de fer sont tenues de mettre à la disposition du Ministre de la Guerre les ressources en personnel et matériel qu'il

juge nécessaires pour assurer les transports militaires. Le personnel et le matériel ainsi requis peuvent être indifféremment employés sans distinction de réseau... »

Ce texte menait à donner à chaque compagnie un prix de location pour son réseau. La Guerre préféra renoncer à la réquisition et établir par le traité Cotellet un prix de transport forfaitaire sur la base de 6.500 kilogs le wagon complet, sans pesage. Ainsi les Compagnies devinrent fermières des charrois de l'armée. De l'ancienne organisation des traitants qui prenaient à charge contre une redevance fixe l'équipement et l'entretien du soldat, rien ne reste que le transport. La militarisation des réseaux pouvait se faire par une indemnité de dépossession calculée sur le profit moyen annuel. La Guerre devait supprimer les effets de la concession et administrer directement. En réalité la seule organisation de guerre fut celle de la période de mobilisation, le trafic commercial étant interdit pendant la concentration des troupes.

Les marches de trains militaires font partie du plan de mobilisation et sont déjà, en temps de paix, utilisées pour les manœuvres d'armées, les transports de troupes aux grèves. Dans le remplacement des horaires normaux par les horaires militaires, les vitesses commerciales tombent, en pratique, de cinquante pour cent. La technique, restée semblable, n'est que desheurée.

On peut dans cette préparation critiquer des vitesses de trains, des moyens d'embarquement, mais on n'y cherche pas ce qu'on a à faire. On le sait. Après la mobilisation, l'état de guerre étant établi, une surveillance militaire était bien prévue

pour le rail, mais non un plan des transports de l'armée et de l'industrie. Nul n'avait pensé qu'on compromettait la défense nationale en rendant absolus les convois de troupes et en ne laissant que des tolérances au ravitaillement des usines. Le décret du 5 février 1889 organisant l'usage militaire des chemins de fer (état-major de l'armée, 4^e bureau) ne porte étude d'aucune nécessité économique. Dans les commissions de réseaux et de gares « le membre militaire a voix prépondérante ». Art. 8.

Le chemin de fer avait été étudié comme une arme pour la guerre de manœuvres. La réalité a démenti ce théorisme : une grande nécessité militaire a été le développement de l'industrie. Le transport du ravitaillement et des troupes ne pouvait arrêter le trafic des usines qu'en affaiblissant l'armée par la pénurie des fabrications. L'erreur de traiter sans précautions le transport privé apparut vite et le 4^e bureau s'ajouta un service commercial. Dans cette domination d'incompétents autoritaires, le personnel laissé aux Compagnies resta le meilleur élément d'exécution. Les réseaux, placés en temps de paix sous le contrôle du Ministre des Travaux publics, le furent sous celui du Ministre de la Guerre.

On eut un service public en partie commandé par l'État, une autre partie laissée au jugement des Compagnies. Cela rendit les réseaux français incapables de satisfaire aux nécessités de guerre. La technique ne s'adapta pas aux besoins nouveaux de l'exploitation. Le plan des travaux neufs prévus par les Compagnies était commercial. Ces constructions, différées en temps de paix par raison financière, furent faites par les sections de chemin de fer

de campagne et par le 5^e génie. Les ingénieurs des travaux étaient contents de voir réaliser les projets de garage depuis longtemps étudiés, mais non pour les besoins militaires. La technique de guerre du métier continuait le plan du trafic de paix et n'en réparait les insuffisances que lorsque les troupes en avaient subi les graves inconvénients. Un exemple historique du déficit des rails dans les opérations de l'armée française est celui des lignes vers l'Yser en octobre 1914. L'invasion allemande tenant toutes les grandes bifurcations du réseau du Nord, il ne nous restait comme ligne principale que Paris-Amiens-Dunkerque avec deux gares à impasse : Étaples, Calais, où les machines des trains devaient passer de tête en queue. La durée de cette manœuvre obligeait à l'arrêt aux sémaphores la file des convois qui se suivaient à cinq minutes et attendaient chacun que le précédent ait tourné sa locomotive, alors que ces instants de retard accumulés en heures et en jours étaient autant d'avance pour l'armée allemande. Une modification importante des hostilités en Belgique devenait possible par quelques centaines de mètres de rail posés à temps. Ils le furent dix-huit mois après la bataille par le 5^e génie qui corrigea l'inconvénient militaire constaté sur le système commercial.

Ce régiment, spécialisé dans le transport sur rails, a, dans ses manœuvres, des exercices de pose rapide de voies dites volantes car les traverses, rails et appareils doivent pouvoir être enlevés avec promptitude et reportés là où se produisent de nouvelles nécessités de transport. Contre cette méthode de la pose rapide des voies, on a affirmé, à propos des opérations de Verdun, la suffisance de l'automobile.

Les transports commerciaux n'avaient pas encore utilisé la route pour la concurrence complète au rail. Cela aurait nécessité une modification générale des grands chemins. Si de considérables opérations de trafic automobile avaient été réalisables et fructueuses pour l'industrie et le commerce français, elles auraient été accomplies pour gêner le monopole des Compagnies de chemin de fer.

La guerre à Verdun a donné l'occasion d'affirmer trop vite que l'automobile peut pour tous poids et toutes distances remplacer la traction sur rail.

Les plus fortes locomotives tirent 1.200 tonnes en palier et remorquent, sur la base du wagon de 20 tonnes, à 8 tonnes de tare, une charge utile de 860 tonnes. Les camions de l'armée, supportant 3 tonnes, il faut 287 automobiles pour contenir la charge d'un train remorqué par une Compound. Le débit accéléré de ce nombre de véhicules rend nécessaire la construction rapide de routes supplémentaires au lieu de pose rapide de voies ; le problème n'est pas de traction et de savoir si le moteur à explosions permet mieux que la locomotive, mais d'espace de circulation et de calculer si l'on a plus vite et mieux fait les routes que les voies.

A examiner cela, il apparaît que la guerre ne savait pas encore précisément se servir du rail qu'on peut rapidement amener aux lieux de chargements d'hommes ou de munitions : camps, parcs... comme on embranche les usines sur les voies principales.

L'artillerie allemande, frappant le chemin de fer et la route, on avait plus tôt comblé un trou d'obus avec des cailloux pour le passage d'une auto qu'égalisé une plate-forme et posé du Vignole 40 kilogs pour rétablir la circulation des trains.

Mais il fallait d'abord amener dans le moindre temps le plus d'hommes et de tonnage au bord du terrain canonné. Pour cela on n'ajouta pas une ligne à celles du temps de paix.

Une compagnie du 5^e génie, entièrement composée de gens du chemin de fer, avait passé l'été de 1915 à esherber des entre-voies vers Hazebrouck. La lutte contre le pissenlit du ballast était-elle la chose du rail la plus urgente dans l'activité de ce corps de métier maintenu à gros effectifs pour le cas où une avance de notre armée aurait nécessité la réfection des voies et gares détruites.

Pendant ce temps les Anglais doublaient la voie unique Hazebrouck-Poperinghe. Ils mettaient à voie large : 1 m. 445, la voie étroite d'un mètre, du chemin de fer des Flandres de Steenwerck à Ypres. Le réseau du Nord doublait Amiens-Frévent, mais tardait pour Saint-Omer à Berguette, Calais-Ghyvelde et Hesdigneul à Saint-Omer, difficile à poser, mais qui aurait rendu grand service en dérivant par Watten, Hesdigneul, une partie de la circulation accumulée sur Boulogne, dont le triage exigü débordé en temps de paix et qui a dû en temps de guerre augmenter ses dangereuses habitudes d'intercaler les manœuvres sur voie de service entre les passages de trains qui ont été de 300 par 24 heures.

L'encombrement de la gare obligeant à prendre de longues rames et aucune voie pour les inscrire au-dessus de l'aiguille 1 n'existant que celle dirigée vers l'usine Bouard, à travers les voies principales de Calais-Paris, la possibilité de catastrophe est permanente et ne dépend que de l'inobservation d'un signal par un train direct à la bifurcation d'Ou-

trau ou du mauvais fonctionnement d'un levier de la cabine 1.

Les deux lignes d'accès au front Nord, en double voie jusqu'à Calais par Amiens-Boulogne et jusqu'à Dunkerque par Saint-Pol-Béthune, ne touchaient l'armée française en bataille que par une voie unique à partir de Calais. Au lieu de la quadrupler depuis Paris, le 5^e génie commença par construire sur le tronçon Calais-Adinkerke des garages pour loger les trains à vitesse lente. Sur une voie simple à circulation aussi forcée, un train mis en garage n'en serait pas aisément sorti. Aussi les voies d'évitement ne servirent à rien. L'exploitation n'utilisait pas ce qu'avaient fait les travaux. Plutôt que se garer on avançait au prochain croisement à une lenteur de trois ou quatre heures pour les 61 km. 100 Calais-Ghyvelde. Les trains de blessés limaçaient sur ce parcours qu'ils auraient pu faire en une heure si la voie avait été double. Par les joints du plancher des wagons le sang des hommes pleuvait sur le ballast.

La pose rapide d'un réseau, pour des mouvements énormes et provisoires, n'est pas dans la tradition des Compagnies. Toute la formation du métier, son administration, sa technique sont pour établir le rail d'une manière définitive, dans un but commercial.

Les Compagnies s'appuient, pour ne pas doubler les voies, sur la clause du cahier des charges qui ne les y oblige que si la ligne simple fait annuellement 35.000 francs de recette brute au kilomètre. Quand les services militaires veulent une nouvelle voie, ils demandent à la Compagnie de la prendre à sa charge en tout ou en partie. Celle-ci peut répondre

que les travaux à effectuer n'étant pas choisis selon ses plans ne l'intéressent pas. Des terrains réquisitionnés sur lesquels l'armée avait aligné des rails ont été rachetés par des Compagnies dans l'espoir de reprendre plus tard les voies au prix du matériel de rebut.

L'armée anglaise a utilisé la tactique du chemin de fer de campagne et construit pour le seul intérêt militaire. Une grande différence de compréhension des transports en temps de guerre s'est vue entre une armée qui se considérant comme corps expéditionnaire a posé son rail pour la bataille et la nôtre qui, influencée par un tracé commercial et liée par toute la tradition administrative, a suivi les habitudes des concessions.

Le doublement du tronçon Calais-Ghyvelde était de peu d'intérêt pour la Compagnie du Nord. Cette ligne, une des rares du réseau où circulaient encore en temps de paix des trains mixtes, marchandises-voyageurs, fait partie du système des voies uniques et étroites de la Flandre agricole.

Les grands courants de circulation industrielle que l'armée a utilisés sont tracés sur les lignes Hazebrouck-Calais, Arras-Dunkerque et la ligne de la côte. Arras-Dunkerque étant coupée à Lens et reprise à Béthune, tout le trafic sur double voie ininterrompue s'est trouvé reporté sur Amiens-Calais. Les nécessités militaires obligeaient à quadrupler cette ligne. Le coût moyen d'établissement des voies du réseau du Nord étant de 100.000 francs le kilomètre dans une région presque partout plane où il suffit de ballaster, la dépense de quadruplage sur 300 kilomètres, en mettant le prix de base à 150.000 francs par la hausse des matières en 1915, créait une dépense

de 45.000.000. Les difficultés de transport sur le réseau du Nord, gênant la guerre et gênant la reconstitution, auront coûté plusieurs fois cette somme. Aucun des moyens techniques nécessaires pour remédier à l'amputation du réseau de bataille et à l'insuffisance du réseau de reconstitution n'a été décidé à temps ;

Quadruplement de la voie de la côte à partir d'Abbeville avec circulation dérivée par la ligne du Tréport.

Quadruplement à partir d'Amiens avec dérivation par le tronçon double de Saleux à Saint-Omer-en-Chaussée.

Le doublement d'Amiens-Frévent n'a pas redonné au réseau l'équilibre détruit par la coupure à Lens d'Amiens-Hazebrouck tant que la tête de ligne Béthune est restée soumise aux bombardements allemands qui déréglaient le trafic.

Dans le système général d'un réseau de combat laissé sur ses bases commerciales, aucune ligne n'a été tracée pour desservir directement et uniquement des points d'importance militaire.

La timidité de la stratégie du rail a laissé le front de Belgique sur voie unique jusqu'en 1917 et a obligé l'armée de Verdun à remplacer la vapeur par l'essence.

*
* *

Deux industries en France ont surtout été guerrières : la Métallurgie maintenue sous le feu comme à Pompey, Berguette, par obligation de fournir les armées ; le Textile parce que placé au bord de la

bataille. Après l'invasion de 1914 de tous les lieux de travail de la laine, du lin et du coton, il nous restait au nord les filatures et tissages d'Armentières à Dunkerque, des vallées de la Lys et de la Somme, les toiles de Bailleul, d'Hazebrouck, d'Estaires ; les jutes de Dunkerque, d'Ailly, de Picquigny, les lins de Bac-Saint-Maur, de Frévent ; les usines de Corbie, d'Abbeville, de Doullens, de Gravelines.

L'attaque allemande d'avril 1918 en Flandre et sur Amiens montre encore une fois la pauvreté du réseau. Toute cette richesse, si difficilement maintenue, est séparée de la France par insuffisance de voies ferrées, alors que le trafic évitant Amiens canonné aurait continué par la Normandie si la grande voie Nord : Paris-Dunkerque avait été quadruplée dès 1915 et munie de dérivations doubles vers les lignes Paris-Dieppe, Paris-Le Tréport.

L'offensive allemande à Noyon, à Bailleul-Kemmel, étant calée dès que les divisions françaises arrivaient au secours des troupes anglaises, le transport rapide pour le succès d'une armée trouva ici une preuve encore, mais toujours par contradiction, car la solidité des Français serait survenue bien avant Bailleul si les voies ferrées avaient été plus nombreuses.

La ligne de la côte assura le plus grand trafic possible sans catastrophe, le raccordement de Boulogne enregistrant à la cabine 1 d'Outreau, dans la décade du 5 au 14 avril 1918, 1.463 trains sur voie gauche (Paris-Calais) et 1.384 sur voie droite (Calais-Paris), moyenne de 2.847 trains dans les deux sens par vingt-quatre heures, un par cinq minutes. Le trafic du temps de paix était en vingt-quatre heures de 75 trains sur voie gauche et 71 sur voie droite,

en tout 140, dont 40 facultatifs, ce qui indiquait déjà combien les roulements normaux prévus pour la ligne étaient augmentés. Cette voie supportait les rapides internationaux partant de Calais et Boulogne, tracés à marche commerciale de 80 kilomètres à l'heure et poussant jusqu'à 120 sur certaines sections, trains fréquemment desheurés par les retards de bateaux et pour lesquels la ligne devait être gardée libre, les garages retenant les convois de marchandises ensuite difficilement acheminés dans des horaires rompus. Le Peninsular and Oriental, la malle des Indes Calais-Brindisi, les trains pour l'escale de la ligne Hambourg Amerika à Boulogne ne devaient subir aucun arrêt. Une forte partie du trafic voyageurs pour la Méditerranée et l'Orient viâ Paris-Ceinture, Le Bourget, Villeneuve-Saint-Georges, débarquait à Calais. Les transports de marchandises en grande vitesse par trains complets acheminaient la marée de Boulogne, les fruits de table et de confiturerie pour l'Angleterre. Les trains de petite vitesse ne pouvaient circuler abondamment que la nuit et toujours gênés par les rapides des bateaux.

Cette double voie insuffisante pour des marches si diverses et si nombreuses était desservie par des triages exigus : celui de Calais tellement serré que, malgré les défenses réglementaires, on formait des trains de poteaux de mines et de pâte à papier par manœuvres sur les voies du port ; celui de Boulogne où, aussitôt un train parti, un autre qui sifflait aux signaux d'entrée prenait sa place. On n'y voyait jamais le rail nu. Le faisceau Sud était obligé la nuit de garer ses rames sur les voies de circulation malgré l'attente des trains de bateaux. Cette ligne

Paris-Calais, déjà reconnue insuffisante pour l'industrie, à eu a supporter depuis 1914 le plus grand trafic de guerre du réseau du Nord. De nombreux garages y ont été construits et de fort grands comme celui de Calais-Fontinettes par le 5^e régiment du génie, celui du bassin Loubet à Boulogne par l'armée anglaise ; mais les voies de circulation sont restées les mêmes. La ligne ordonnée par la loi du 26 juillet 1844, sauf le tronçon Calais-Dunkerque concédé à la Compagnie du Nord-Est le 15 septembre 1876, est toujours à sa forme ancienne. Il aurait paru insensé que l'artillerie emploie dans cette guerre des modèles de canons utilisés à Gravelotte. Cette erreur a été commise pour le rail.

Il n'y a eu de Paris à Calais aucun changement à la voie qui avait servi au transport des troupes du général Faidherbe. Laissée à quatre rails, pour l'armée de Foch, au moins huit étaient nécessaires.

Dans la discussion du projet de loi du 23 novembre 1875 il fut mentionné que : « Le chemin d'Abbeville à Eu et au Tréport était destiné à former une nouvelle communication entre Lille et le littoral. »

Le Nord n'ayant pas été envahi en 1871, on avait vu la nécessité d'une voie longeant la côte et libérant le haut de la France de la servitude du transit par Paris. Les usines de Flandre avaient écoulé leurs marchandises vers la Belgique et l'Angleterre.

L'intention de 1875 resta dans les dossiers. Cette économie du rail, arme de guerre, nous coûta dans les huit premiers jours de l'offensive allemande du printemps 1918 : 40.000 hectaresensemencés des plus riches terres de Flandre ; Merville, Estaires où

travaillaient 2.000 métiers à tisser, les usines de la Lys jusqu'à Armentières.

Cette région d'une telle ténacité au travail, malgré la proximité du combat depuis 1914, était desservie par un réseau supportant la plus grande activité militaire, qui devait écouler le trafic des ports de Dunkerque, Calais, Boulogne et le tonnage extrait des mines restant en forte activité : Béthune, Bruay, Marles.

Les intérêts commerciaux se bousculaient vers leur écrasement périodique par l'autorité militaire qui fermait le réseau au trafic civil. Des usines employant plusieurs milliers de mains se trouvaient brusquement comme situées dans un pays sans rail. Ce qui leur était destiné des autres réseaux ne passait plus les gares de transit. Le P. L. M. a eu, en novembre 1916, entre Bercy et Dijon, à destination du transit Nord par La Chapelle ou Épluches, 3.000 wagons immobilisés.

La Commission du réseau du Nord, par son ordre de service n° 419 du 7 novembre 1916, donnait à ses inspecteurs l'ordre :

« D'éliminer d'après les éléments d'appréciations qu'ils possèdent¹, parmi les marchandises de première catégorie (marchandises bénéficiant d'un ordre de priorité modèle blanc ou rose ; ordre de service n° 72) celles pour lesquelles ils ont la certitude que l'expédition n'est pas urgente.

1. Parmi ces éléments d'appréciation figurera le nombre de fois que la même demande aura été représentée. Sauf impossibilité, les marchandises de 1^{re} catégorie devront être admises au plus tard à la seconde demande ; les marchandises de 2^e catégorie au plus tard à la 4^e demande et les marchandises de 3^e catégorie au plus tard à la 8^e demande. »

L'élément d'appréciation était l'insistance de l'expéditeur, il fallait qu'il lasse l'administration. La perte de temps créée à l'industrie et au commerce par ces 2^e, 4^e, 8^e démarches était un déficit net dans l'activité nationale. L'expéditeur ne faisait que la preuve de son obstination et demandait huit fois la même chose.

On fatiguait les solliciteurs de transport sans vérifier le trajet des expéditions car, encore ici, il fallait rebrousser la méthode commerciale du temps de paix qui tend à ce que les marchandises de la région desservie par un réseau empruntent son rail pour le plus long parcours.

La guerre devait, au contraire, apprendre à l'industrie française à transporter peu, reviser les itinéraires pour éviter que la toile de jute reçue à Marseille en provenance de Calcutta fut expédiée aux confectionneurs de sacs à terre de Paris, Amiens, Dunkerque, qui envoyaient les sacs au magasin central du génie à Angoulême, d'où ils étaient répartis aux armées. Ils revenaient pour utilisation à Dunkerque même ou à Arras après un parcours inutile de 1.200 à 1.500 kilomètres.

Les douilles d'obus rebutées à l'annexe de La Mouche de l'arsenal de Lyon étaient expédiées pour la fonte à Bordeaux ou Saint-Denis, alors que la tréfilerie de laiton Grammont, à Pont-de-Cherruy (Isère), située à 6 kilomètres de La Mouche, pouvait les utiliser entièrement et supprimer ainsi à ce métal des parcours de 600 à 1.000 kilomètres.

Les goudrons réquisitionnés à Marseille étaient raffinés à Gennevilliers (Seine) et renvoyés à la poudrerie de Saint-Chamas (Bouches-du-Rhône).



La méthode de guerre dans les transports sur rails a été viciée par la séparation en réseaux, la tactique de la circulation ne pouvant être perfectionnée que sur une simplification de la base financière. Il n'y a eu qu'une création d'administratifs : les officiers de gare.

Une entreprise de travail atteint la perfection lorsque tout homme y est créateur de force. Chacun présent au métier doit y incorporer une part d'accélération. Si on ôte un agent de son poste et que cette vacance ne soit pas sensible, il était non seulement nul, mais dangereux. Il imposait aux travailleurs utiles la gêne de sa présence.

Dans l'emploi de la force humaine, les points de frottement qui ne font qu'absorber de la vitesse doivent être, comme en bonne mécanique, détruits. Les encombreurs créent encore le danger d'occuper l'attention des nécessaires. Ils les distraient, bourdonnent autour d'eux.

La guerre met au-dessus du chef de gare le commissaire régulateur et le commissaire militaire, qui doivent se donner l'apparence de compter pour quelque chose. L'ordre de charger les wagons est transmis par le commissaire régulateur qui le reçoit de la commission du réseau, à qui il est donné par l'état-major. Cela finit par arriver à quelqu'un qui ne transmet plus et touche réellement les wagons. Le travail de ce réalisateur est alors surveillé par le commissaire militaire de gare, aidé de ses adjoints. Quand le chargement des wagons est achevé, le

service des manœuvres forme le train. Le commissaire régulateur tourne autour du travail ou envoie un adjoint tourner en son nom ; le commissaire militaire tourne dans l'autre sens.

Toutes ces danses exécutées, il reste à expédier le train réglementairement, c'est-à-dire finir le métier malgré et à travers tous les encombreurs.

L'activité des commissaires spectateurs ne se bornait point aux promenades. Leurs contrôles, observations, ordres, contre-ordres étaient consignés en une abondante littérature copiée en plusieurs exemplaires de diverses couleurs par un personnel de secrétaires.

Quelques commissaires ont été bien notés pour leur remuement en plein air ; ils circulaient dans les voies et prononçaient des paroles catégoriques :

Voyons là. Enfin. C'est pour quand ?...

D'autres ne sortaient jamais des bureaux. On en cita un très habile dans ce qu'il appelait son métier et qui sut donner une apparence d'utilité à l'abondant personnel placé sous ses ordres énergiques. Il le faisait courir avec un papier à un endroit où on n'en avait rien à faire pour revenir encore plus vite au point d'où il était parti. Il envoyait un secrétaire de son bureau relever d'urgence les numéros des wagons d'un train et ordonnait vigoureusement par téléphone le même travail à l'employé d'un autre bureau. Il collationnait les deux fiches et, s'il y découvrait une erreur de lecture comme 19073 pour 19013, il secouait les deux écrivains et en envoyait un troisième vérifier.

Ne pas être assez de monde pour faire un travail est un mal ; y être trop de monde, surtout d'ignorants encombreurs, est un mal plus grand car, si

l'obligation de donner toute son énergie et de tenter plus qu'on ne peut, crée l'héroïsme du métier ; s'y trouver sans pratique maintient les gens dans l'ineptie. L'encombrement est toujours funeste pour un chantier. Cet exemple :

Un soldat convoyeur devait accompagner un train de munitions partant d'une gare de la zone des armées. Il se présenta à un des commissaires militaires qui lui dit :

« On vous avertira quand le train sera prêt. Ne restez pas dans mon bureau. Allez-vous-en à cette petite cabine. Le train y passera.

Le convoyeur se mit docilement dans la cabine et parla avec l'aiguilleur de la guerre qu'il aurait aimée courte. Le commissaire de gare s'en alla au café parler aussi de la guerre qu'il pouvait supporter longue.

Le triage réclama le convoyeur du 4712. Un autre commissaire de gare répondit au téléphone :

— Convoyeur ? Pas vu.

Le train 4712 subit deux heures de retard avant qu'on ne trouvât l'homme dans la cabine. Celui-ci, entouré d'officiers chargés d'assurer la marche des trains, reconnut enfin le responsable qui arrivait bon dernier pour le menacer du conseil de guerre.

Si, par suppression de tous les Messieurs Vu et Transmis, le convoyeur avait été mis directement à la disposition du personnel de gare, il aurait reçu d'un homme du métier cette indication précise :

4712 part à 11 h. 22, de la voie VII.

Et le ravitaillement d'obus arrivait à temps.

A la gare de Boulogne-sur-Mer, la direction de tous les chantiers : voyageurs, marchandises, triage... était assurée en temps de paix par :

| | Total des appointements annuels |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 Chef de gare..... | 6.500 |
| 1 Chef de gare adjoint..... | 4.900 |
| 2 Sous-chefs de gare principaux.... | 8.300 |
| 6 Sous-chefs de gare..... | 23.000 |
| <hr/> | <hr/> |
| 10 | 42.700 |

Cette gare avait en 1916 un personnel supplémentaire de direction militaire composé de :

Commission régulatrice.

| | Total des appointements annuels |
|--------------------|---------------------------------------|
| 4 Capitaines | 28.800 |
| 1 Lieutenant | 6.000 |

Commission militaire de gare.

| | |
|--------------------|--------|
| 1 Commandant | 10.800 |
| 3 Capitaines | 21.600 |
| 1 Lieutenant | 6.000 |
| <hr/> | <hr/> |
| 10 | 73.200 |

Les professions de ces dix officiers de chemin de fer étaient : 1 officier de l'armée active ; 2 banquiers ; 3 rentiers ; 2 juges ; 1 marchand de nouveautés ; 1 représentant de commerce.

Ces dix fonctionnaires militaires, à la moyenne de traitement annuel de 7.320 francs, devaient s'occuper du chemin de fer par-dessus et au travers des dix professionnels à la moyenne de 4.270 francs.

Le service des laissez-passer était assuré par un autre personnel comprenant un capitaine, un lieutenant, des gendarmes et des gradés territoriaux.

A ce chiffre principal d'appointements il fallait ajouter les indemnités d'officiers montés, des frais de bureaux loués en ville, l'entretien de deux autos, plus la solde des adjudants, sergents, chauffeurs, plantons, secrétaires.

Boulogne-sur-Mer a eu dans la dernière année de paix un mouvement de 365.004 wagons et dans la première année de guerre un mouvement de 189.108 wagons, soit une diminution de 175.896. Les appointements de direction de cette gare déficitaire ont augmenté de 73.200 francs, sans les indemnités et frais accessoires.

La surveillance militaire des réseaux n'a été qu'un énorme parasitisme.

Le recrutement des commissaires de gare fut une des curiosités de la guerre. Ces messieurs, soudain précipités dans le transport sur rails pour la raison suffisante qu'ils n'y connaissaient rien, avaient eu avant la guerre une vue du métier par la portière des compartiments. Au prix des billets de chemin de fer, peu de personnes sont sans connaître quelque chose aux voies et gares, triages et dépôts. De même, les journaux à deux sous et leurs cartes des opérations de la guerre ont permis à beaucoup d'amateurs de s'occuper de stratégie. Mais les honorables citoyens de toutes professions, qui ont du goût pour la figuration du mouvement des armées, n'ont pas été admis à les conduire. Cette création spontanée de compétences ne fut réalisée que dans le chemin de fer.

La solidité d'un métier est prouvée par le nombre

d'amateurs parasites qu'il peut supporter sans catastrophe. Là où un directeur inepte suffit à tout démolir, c'est que le personnel commandé n'est pas capable de neutraliser sa bêtise. Au chemin de fer l'incompétence se dilue en paperasses qui servent à allumer le feu des hommes remueurs de wagons. Ainsi, au point d'exécution, la sottise éminente ne paraît plus.

Que malgré l'addition des commissaires de gare aux agents de l'exploitation le service se soit maintenu est une constatation bien élogieuse pour les gens du rail.

Ce métier de chemin de fer offre une ressource aux gens obligés d'y faire figure : la promenade sur les quais. Les commissaires militaires furent utiles pour l'ornement des gares. Ils y faisaient panoplie. Un liston de moire blanche au képi fut leur insigne. Pour le reste de leur tenue de gare, ils eurent des uniformes de toutes armes. Les officiers de cavalerie conservaient les éperons : il y a eu des chefs d'escadron du chemin de fer. Ils ne vinrent pas à cheval sur les quais. Ce fut dommage.

Il faut de l'urbanité pour être chef de gare. L'homme qui voyage veut d'abord être seul dans son compartiment ou avec son chien. Le chef de gare oppose à cette humeur de la civilité. Il huile. Le commissaire militaire pouvait se tirer, par la courtoisie, de la plus grande réputation ridicule de la guerre.

De braves gens, ne comprenant rien à ce qu'ils étaient censés commander, y furent au moins aimables. D'autres croyaient rétablir par l'arrogance une autorité impuissante dans la pratique. Ordonner avec précision est pour qui sait bien ce qui est à

faire ; mais à qui n'y connaît rien et prétend tout mener, il reste le tumulte, les ordres hurlés pour des vétilles et l'exigence des égards dus à la personne en remplacement du respect mérité par la valeur. A Lapugnoy, petite gare du Pas-de-Calais, un caporal d'infanterie territoriale faisait métier de commissaire militaire. Affable, il visait avec prudence et attention des laissez-passer et facilitait le voyage des permissionnaires venus au pays embrasser un peu les vieilles, beaucoup les jeunes. On renforça cette gare d'un lieutenant, gaillard de trente-cinq ans et avocat. Ce défenseur des veuves commença de les attaquer par une qui recevait son fils venu des tranchées.

Saluez-moi, soldat, dit l'homme de gare à l'homme de guerre.

Il le fit repasser devant lui la main au képi, car cet organisateur des transports ne pratiquait point la seule chose qu'il put comprendre au métier : la civilité.

Un autre fut plus aimable à deux soldats des tranchées de l'Yser qui eurent leur première permission de six jours après seize mois qu'ils se battaient. Libres le matin, ils voulaient profiter du retour d'un train de munitions. Ce leur fut interdit. Le matériel de ravitaillement ne transportait pas les permissionnaires. Les deux hommes allèrent à pied jusqu'à la gare suivante : 10 kilomètres. Un sergent territorial les renseigna obligeamment :

— Pas de train ici avant la soirée. Marchez jusqu'à Bergues. C'est sur la grande ligne. Elle est mieux desservie.

Ils y marchent : onze kilomètres.

On est tout de même parti, dit le plus jeune. Ça m'a jamais paru si beau de voyager.

Entrés dans Bergues aux vieux remparts, ils avancèrent vivement vers la gare, car un train pour Dunkerque démarrait dans quinze minutes. Le capitaine commissaire du chemin de fer prit leurs papiers pour visa.

— Vous ne monterez pas dans le A-229 à 10 h. 47, vos permissions ne portent pas : « Militaire voyageant isolément ». Vous devez attendre le train de permissionnaires.

On va continuer à pied, dit le plus jeune. L'ancien lui donna raison : Si on reste ici jusqu'à ce soir, on prendra la cuite. Depuis qu'on ne boit plus rien, il nous en faudra peu.

Ils marchent : Dunkerque, 9 kilomètres. Le capitaine commissaire de gare les accueille :

— Vous avez un départ pour Calais où vous trouverez le train de permissionnaires. Mais, comme votre titre de transport n'est pas valable par trains ordinaires, prenez un billet.

J'ai quatre francs et dix sous, dit l'ancien. T'as pas assez, prends du mien. Il nous en reste pour la croûte.

Des voyageurs leur dirent d'espérer prendre à Calais le 532 à midi 46. Mais il était, sur l'ordre du commissaire de gare, parti à l'heure quand ils arrivèrent 15 minutes en retard avec 300 permissionnaires et des civils à qui les gens du chemin de fer, du vrai, pas de celui en papier, donnèrent cette heureuse information :

Les voyageurs pour les stations prochaines pourraient prendre un R. O. 4, réservé au service. Mais il fallait en demander l'autorisation au commissaire régulateur. Ce qui fut fait. Le commissaire régulateur, homme d'une grande autorité, dit : « Non », et entra dans son bureau.

Le R. O. 4, composé en partie de matériel vide, démarra devant les voyageurs attendus à sa destination.

C'est pourquoi, dans le seul et dernier train du soir, qui était omnibus et où les 300 soldats, perdant un jour de leur permission, durent passer la nuit, l'un d'eux fit cette découverte :

— Je ne savais pas à quoi ça servait les commissaires de gare. Maintenant, je le sais. Ça sert à...

Il le dit tout crûment.

Il constatait une loi du travail : quand des hommes subissent la honte d'être inutiles, la taquinerie devient leur métier.

Des milliers de commissaires de gare, encombreurs du chemin de fer, sont en 1920 parmi ces 20.000 officiers dont on ne sait que faire, beaucoup anciens combattants qu'il vaudrait mieux pensionner largement que laisser oisifs sous la gloire de l'uniforme ; et beaucoup anciens administratifs de l'armée, hommes de bureaux et de gares, parasites de la guerre, habitués à l'inutilité solennelle.

*
* *

Combien de soldats français sont morts à la bataille par défaut du rail qui leur devait amener secours. L'insuffisance des réseaux est une cause importante de la lenteur de reconstitution des régions dévastées. De tout l'outillage de guerre le rail importait le plus à l'œuvre de paix. Le bruit du sifflet des trains, aussi important en arrière de la bataille que celui du canon, devait pouvoir augmenter, aussitôt le combat fini. L'artillerie, à l'utilité

brusquement abolie, passait à la ferraille. La valeur du rail augmentait. La bonne politique d'outillage était d'avoir à l'armistice le moins d'armes possible et le plus de moyens de transport.

Des industries offensives comme l'artillerie, l'aviation ont été multipliées par la guerre; le rail qui nous restait profitable outil ne l'a pas été. En 1920, la ligne de Paris-Granville est encore, d'Argentan à la mer, à voie unique par enlèvement d'une paire de rails pour usage dans la zone dévastée. Nous n'avons pas demandé aux Allemands la dépose de leurs voies stratégiques en compensation du réseau qu'ils nous ont détruit. Il ne suffit pas d'accumuler les wagons, mais qu'ils roulent. Il faut compter avec les véhicules leur nombre de tours d'essieux. Manquer de lignes peut nous être un très grand préjudice malgré que nous ayons des rames. Une gare est profitable quand « ça remue ». Il la faut pour cela spacieuse et bien desservie de doubles voies où les trains vont vite. Nous sommes arrivés par l'insuffisance du rail à la lenteur des trains et au stationnement des wagons; par le stationnement des wagons au manque de charbon, par le manque de charbon au manque de pression des locomotives et à une nouvelle augmentation de lenteur.

L'État a été plus agile à faire fabriquer de l'artillerie lourde que les Compagnies des locomotives dont l'industrie française est cependant fort capable.

Les Pacific prétendues américaines ont été dessinées à la Société Alsacienne de constructions mécaniques à Belfort et le premier lot n° 4501 à 4510, à roues d'un mètre 650, livré en 1907 à l'American Locomotive Company qui a répliqué ces modèles en baissant le gabarit au ras du rail, au

lieu que le nôtre est de 110 millimètres au-dessus.

Les reproductions fournies en 1900 par les Américains étaient de fabrication peu durable. Le P. O. en eut 30, dont il fallut changer les chaudières ; le P. L. M. 10 du type Atlantic, qu'on retira rapidement du service.

Unifier les réseaux français faciliterait la construction du matériel. La compagnie distincte veut son type de machines et de wagons. Le dix tonnes Nord à charger à Bruay n'est point le même que celui P. L. M. à charger aux mines de Saint-Etienne. Chaque réseau a un modèle de véhicule couvert ou plat. Que dirions-nous d'une armée dont les régiments levés par recrutement régionaliste auraient un armement différent : Midi, Orléans, Est ?

Toulouse ne peut réparer un wagon Nord avarié. Les pièces ne sont pas interchangeables d'un réseau à l'autre.

Quand l'attelage automatique sera enfin pratiqué, chaque ingénieur de réseau voudra-t-il son type comme dans l'accrochage par chaînes et tendeurs dont la diversité est avec celle des freins une cause d'accidents pour le personnel des manœuvres. Dans une gare de triage où sont les wagons de plusieurs réseaux, les hommes doivent changer leurs gestes selon les types de véhicules au lieu de répéter le même mouvement sur des formes invariables.

Unifier le matériel diminuerait le prix de construction. Le chemin de fer français s'outille en contradiction avec les méthodes de fabrication en série.

Comment faire accorder les réseaux alors que leurs divers services se taquent. L'Exploitation d'une Compagnie ayant pris des roues d'un métal fort dur,

usa rapidement les voies très fréquentées où les trains freinaient : bifurcations et entrées de gares. Le service des Travaux fit faire pour ces passages des rails en acier au manganèse tellement résistants qu'on ne pouvait les ébarber à l'outil. Il fallait les travailler à la meule. Ils consommèrent si vite les roues que l'Exploitation dut trouver un autre acier pour les bandages.

Les Compagnies de chemin de fer, empêchées par leur intérêt particulier de songer à l'intérêt national, le contrariaient par leur lutte contre les canaux. Souhaitant que tout le trafic se fasse par voie de fer, elles détestent ce qui les soulagerait en leur ôtant une partie du transport qu'elles ne peuvent plus assurer. En août 1919, le triage de Dunkerque ne fournissant pas de wagons au port, on abrita la marchandise jusque dans les églises. Les bateaux se libérèrent de charge en emplissant des bélandres prises comme magasins.

Pour le triomphe des Compagnies, nos canaux sont restés si étroits que les Ponts et Chaussées y interdisent les péniches de 300 tonnes à moteur. La vague trop forte de l'hélice ébranle les berges et les fait couler. Il faut réduire à 160 tonnes pour une hélice ou construire à deux petites hélices qui feront la vague moins brutale. La fabrication du véhicule est régie par la routine de la voie trop étroite.

Le bon outillage de la France en transports n'est possible que par la gestion nationale du réseau. Nous avons failli à cette décision pendant la guerre et nous y serons contraints par l'accumulation des préjudices.

Le manque d'arrivages de combustible tient en anguisse les métiers dévorateurs de charbon ; toutes

les techniques à grand feu : le verre, les métaux, la céramique. La difficulté de faire grande flamme paralyse la fabrication de l'aluminium dont un kilog consume dix kilogs de charbon ; celle du papier où il faut pour finir le produit trois fois son poids de houille.

Manquant de wagons, l'usine manque d'argent ; sa marchandise, qui devrait être livrée et payée, reste sous hangar, valeur dormante, usant du 6 0/0 l'an. Il faut expédier ou emprunter. La trésorerie d'une affaire est viciée par le mauvais chemin de fer.

A un moment où il devrait lancer à fond son énergie, l'industriel hésite devant la grosse commande, car plus il lui faut de matière, plus il aura de soucis et de recommencement de calculs. L'insuffisance de transport peut le tenir un an à fabriquer ce qu'il croyait possible en deux mois. Heureux le petit métier qui dure longtemps avec la charge d'un dix tonnes. La défaillance du rail rapetisse tout le travail français. La politique financière du chemin de fer, qui recherche le bénéfice des Compagnies, met la nation en perte par la vieille technique d'économie de voies et de wagons.

LES HALLES DE PARIS Les Halles de Paris sans embranchement de voie ferrée sont un notable exemple de vieillerie d'outillage.

Il y a des maladies de la civilisation. Au Taudis est la peste du logement de la foule urbaine. Pour l'alimentation, le mal est au marché. Le manque de place et de matériel de transport pour le trafic de bouche de Paris crée aux Halles une si curieuse situation que si un homme en prenait le plan exact pour le réaliser dans une ville neuve, ses habitants estimeraient qu'une cellule de choix dans un asile d'aliénés serait due à cet organisateur.

Les pavillons des Halles de Paris donnent, par leur numérotation jusqu'à 12, illusion sur leur nombre qui n'est que de 10. Ils sont affectés avec désordre aux diverses marchandises. La vente en gros du poisson a lieu dans le pavillon 11 en entier, dans une partie du pavillon 9 et celle des huîtres au pavillon 12. La viande est au Sud des pavillons 3 et 5 complété au Nord par la charcuterie, à-propos

étonnant qui ne continue pas, car au 6 la robuste odeur de la boyauderie attaque le parfum de la fraise des bois : les gras-double et les primeurs sont contigus. La tripe supporte sans dommage cette promiscuité fâcheuse pour le fruit dont la chair sensible se décompose plus vite dans ces robustes miasmes.

Les vieux admirateurs des Halles de Paris disent : « On y trouve de tout ». C'est exact. On y trouve des couronnes funéraires en perles, au pavillon n° 7, qui est de vente au détail comme le pavillon 8 où sont les « arlequins », assiettes composées de la deserte que les garçons de restaurants prélèvent pour leur bénéfice. Les cuisiniers y ajoutent les « bijoux » qui sont les basses rognures des pièces avant service : le parage.

Ces pavillons de vente au détail, ouverts toute la journée, servent à l'approvisionnement du quartier. L'intention administrative est bien de réaliser aux Halles le marché exclusivement de gros, c'est pourquoi la concession des places de détail est suspendue, mais non leur succession ; les titulaires peuvent obtenir des places en adjonction. De succession en adjonction le détail est là pour longtemps.

La superficie occupée sous les pavillons de gros devant rester proportionnelle aux droits d'abri payés par cent kilogs, les concurrents ne sont jamais sûrs de garder leur place dans la poussée et l'intrigue qu'ils doivent rendre. C'est surtout la corporation des fruits et primeurs que la topographie des Halles et les droits d'emplacement déterminent à une lutte permanente pour obtenir abri sous les pavillons ou l'y conserver. Le pavillon n° 6, voisin de la tripe,

est recherché par les mandataires de fruits de luxe. Il a une haute réputation de lieu de belle marchandise. Mettre sur les factures : pavillon n^o 6, influence heureusement la clientèle. On y trouve les pêches roses dormant dans leur lit de coton, les grappes de Terre promise des forceries ; les vignes en pots garnies en décembre de leur vendange mûre et, en avril, les cerisiers perlés de fruits rouges. Les acheteurs de ces radieuses choses ne continuent pas d'habitude leurs emplettes à côté sur les quantités dites de gros de la Triperie : 5 cervelles, 2 rognons, 4 pieds, le gras-double par 3 kilogs et la tétine par 5, mais ils peuvent humer.

Tout mandataire doit verser à la Ville un cautionnement égal aux droits d'abri payés par son poste pendant l'exercice de quatre ans précédant celui en cours. Si un mandataire sans lieu sous pavillon et obligé de vendre sa marchandise sur le carreau paie à la Ville pendant une année un total de droits supérieur de moitié à celui d'un mandataire abrité, il exige sa place, conformément au droit des Halles. Pour garder leur situation sous le pavillon exigü ou l'y conquérir, les mandataires joutent entre eux à coups de droits de place. Tel qui ne fait que le fruit de luxe et paie sur ces petits colis moins qu'un concurrent à gros poids vendeur de harasses de choux-fleurs, reçoit chaque jour un wagon de pommes de terre qu'il débite au besoin sans bénéfice, pourvu qu'il fasse monter par cette masse ses droits d'abri. Aucune marchandise ne donne à la manutention autant de poussière. Le beau fruit, déjà pourvu, par l'ordre des Halles, des effluves de la tripe, reçoit le secouage des sacs.

Les mandataires sans abri et ceux dont la place

est insuffisante sous pavillon vendent à l'annexe de la vente en gros des fruits et légumes : partie de la voie publique clôturée pour la distinguer du Carreau.

Le pavillon 6 nomme sa marchandise abritée : le beau fruit. Celle étalée dans la rue est : le grand fruit. Elle va s'y étendre et aller loin. Cultivateurs, qui vendent de première main, approvisionneurs et regrattiers qui font le marché de seconde main, tiennent les rues aux boutiques occupées par les commissionnaires.

Ces différentes corporations ne se portent aucune bienveillance et se contestent mutuellement le droit des pratiques qu'elles exercent. Les mandataires tenus, sous la surveillance administrative, à vendre publiquement, à la commission, les marchandises que les producteurs leur adressent, subissent l'interdiction de leur acheter ferme pour revendre à leur propre bénéfice, mais ils le font cependant, disent les commissionnaires ; le paysan du Carreau qui vend dans la rue sa culture ajoute : ils sortent des pavillons, c'est illégal.

Les mandataires tiennent pour gens hors la loi les commissionnaires du tour des Halles et les approvisionneurs, commerçants libres qui accomplissent l'opération interdite aux mandataires : acheter et revendre.

Ces rivalités, en frottement vif l'une sur l'autre par l'insuffisance du lieu de marché, s'ordonnent selon une police qui essaie d'obtenir par la loi ce qui n'est possible que par meilleur outillage et un plus vaste emplacement.

Les Halles débordent dans la circulation de Paris. Il faut en voir la pleine activité dans la sai-

son d'été, dite des fruits rouges. La marchandise commence d'arriver avant minuit par le chemin de fer sur route d'Arpajon dont les trains suivent les rails jusqu'à la rue Etienne-Marcel. A trois heures du matin, 14 et 16 convois auront touché les Halles, chargés surtout de fraises en paniers de 7 à 8 livres dont l'étalage se fait aussitôt sur les trottoirs. Des autres régions de la banlieue arrivent les longues files de voitures maraîchères ; leur déchargement va durer jusqu'à quatre heures du matin. La verdure part du trottoir des pavillons, prend toute la chaussée jusqu'au bord du rail extérieur des tramways à la circulation interdite. Les architectures de légumes ne laissent entre elles que des passages d'un mètre, jonchés de feuilles perdues. Pour le repos de tous les gens de nuit qui assurent cette main-d'œuvre, les marchands de vin sont nombreux autour des Halles ; le moindre fonds y valait en 1914 soixante mille francs. Le prix du bien foncier est ici considérable comme en tout quartier de grand commerce, fort argument contre l'agrandissement du marché sur le lieu même, par expropriation.

La plaine de fraises arrive au boulevard Sébastopol. En 1904, année d'abondance, elle l'a garni jusque près de la rue Réaumur. L'étal du carreau s'étend chaque année et barricade les rues d'accès aux pavillons. Sur ce marché d'une capitale obèse arrivent et repartent en un an (1912) :

57.292.513 kgs de viande ; 11.329.525 kgs de tripes ; 22.874.100 kgs de volaille ; 51.927.199 kgs de poisson ; 524.241 centaines d'huîtres ; 59.257.319 kgs de fruits et légumes aux pavillons et 236.575.800 kgs au Carreau ; 14.872.985 kgs de beurre ; 16.406.197 kgs d'œufs (18 œufs en moyenne par kilogramme) ;

17.419.256 kgs de fromage ; soit un total, sans les huîtres, d'un tonnage de 487.654.904 kgs.

Sur le lieu de vente de telles quantités, le transport doit être accéléré tant pour la marchandise que pour les gens du marché, c'est pourquoi la circulation est empêchée : celle des tramways est légalement interdite dans le périmètre des Halles jusqu'à dix heures du matin l'hiver et neuf heures l'été. Le boulevard Sébastopol sert de garage aux voitures serrées perpendiculairement aux trottoirs. Elles avancent sur la chaussée de toute leur longueur et de celle du cheval. Dans l'espace libre entre les naseaux des bêtes opposées doivent passer les camions apportant aux Halles la marée de la gare du Nord et la volaille de la gare du P. L. M., les véhicules de tous trafics. Quand les voitures de marché, garnies, quittent le stationnement, l'encombrement atteint une telle épaisseur que le piéton s'y insinue difficilement.

Rue de Rivoli, rue du Louvre, les roues et les gens se touchent. Si dans ce tassement deux voitures s'accrochent ou un cheval glisse, la circulation, déjà réduite à un débit difficile, se cale sur l'obstacle. L'arrêt s'étend et tout le roulage des voies transversales aux grandes artères bute sur les files des voitures immobiles.

Quelle pire situation concevoir pour un marché, lieu d'apport, d'étal et de foule où serait nécessaire une circulation pénétrante, par des voies larges et vivement parcourues. Dans les rues du Carreau le pas d'aucun homme ne peut aller en ligne droite. Qui fait marché tient de la place par ce qu'il porte et ce marché-ci manque de place. On passe par habitude, par chocs et par injures.

Le piétinement de cette foule répand boue et poussière sur la marchandise de bouche posée à terre. Des chiens la mouillent. La laitue dernière sous le tas touche un crachat. Un excrément de chien ou de cheval a marqué la place où est ce mont de « belle romaine » qui se met le cœur en dedans et la tige en dehors pour tenir la feuille fraîche et hors du coudoisement de la foule.

Le trafic serré qui empêche le roulage perpétue le portage à tête. Des charges prises rue Étienne-Marcel aboutissent à des postes de garde de voitures qui sont au delà de la rue de Rivoli, rue du Pont-Neuf et jusqu'à la Seine.

On retrouve rue de la Monnaie, à huit cents mètres du point d'achat, les fraises de la rue Étienne-Marcel.

Les chefs de cuisine et les patrons restaurateurs qui « font les Halles » choisissent leur marchandise aux pavillons et n'en suivent pas la livraison. Affaires conclues, ils partent. Les porteurs ont à extirper tout du remous du marché. La voiture rentre dès qu'elle est complète et touche le restaurant vers dix heures les jours heureux, mais il arrive qu'elle ne peut quitter le marché avant 10 h. 1/2. Les cuisiniers attendent l'approvisionnement dont le retard les oblige au coup de feu.

Pour les commerçants en comestibles le préjudice n'est pas réparable par l'effort accéléré. Ils doivent arriver à leur boutique assez tôt pour composer l'étalage. Le temps gaspillé aux Halles perd la vente si l'heure en passe pour le client de quartier.

Les acheteurs aux Halles essaient de placer leur voiture toujours au même poste de garde et de prendre chaque matin les mêmes porteurs. Mais la

fixité des habitudes n'est pas possible en ce vaste remuement. Souvent des porteurs ne peuvent trouver la voiture destinataire malgré leurs cris d'exténués dans les rues où leur manne chargée de 80 kilogs s'inscrit entre les naseaux des deux files de chevaux. Quand l'homme renonce, écrasé par sa charge, la marchandise est mise en fourrière et vendue pour le compte de l'introuvable.

Sous les pavillons, les Forts sont détenteurs du privilège de portage aidés par les Renforts qu'ils paient à l'heure, aussi larges d'épaules mais moins riches, et les derniers de cette hiérarchie du coltinage où se perpétuent les gestes statuaire de l'homme chargeant en coin sur l'épaule la caisse d'oranges ou à dos le sac de pommes de terre.

Au pavillon 6 : Fruits et Tripes, les harasses de choux-fleurs, qui pèsent de deux cents à trois cents kilogs, sont disposées sur le trottoir et y restent jusqu'à la vente. Les mandataires abrités ne rentrent que les marchandises maniables. Non seulement aucun engin n'existe pour les transports à niveau, mais les pavillons sont clos de fortes grilles calées. Celles mobiles pour l'admission de la marchandise sont rares. Si les grilles rendues ouvrantes donnaient aux heures de nécessité accès total sur les quatre faces des pavillons, la vitesse de manutention et l'agilité de marché seraient multipliées par cinq.

Pour le transport du sol au sous-sol, aucun pavillon n'a d'ascenseur. La police du marché exige que les emballages à fruits soient évacués, dès vidange, dans le sous-sol. Cela se fait par manutention à main. Les coltineurs chargés de cageots traversent le pavillon vers l'escalier gluant et encombrant de leur passage le trafic d'achat. Ces emballages seront

remontés dans l'après-midi pour leur réexpédition. Tant qu'on peut on empile sur place pour éviter cette double manutention.

Le fouillis des caisses est bon logis pour les miséreux qui aiment les Halles, car qui a faim y ramasse le fruit gâté, la feuille de salade et la carotte crue, rose et sucrée au printemps. Les Halles sont cour des miracles et lieu de plaisir. La misère et la noce y viennent parce qu'on y trouve toujours à manger, dans la boutique ou dans le ruisseau. Les rondes de police prennent sous les voies couvertes des pavillons les pauvres locataires des cageots vides. Les oisifs noctambules, gêneurs du travail de ces grands laborieux de nuit que sont les gens des Halles, deviennent rares, mais la famine des pauvres continue de claquer ses dents en ce quartier de victuaille. L'acheteur, repu de bon sommeil, ne se doute point quel effroyable appétit a croqué la carotte qui manque au paquet. Le fruit impropre à la consommation, marchandise saisie, est jeté dans un trou du pavillon n^o 6, sentine aimée des crève-la-faim qui y cherchent les melons pourris et les fraises véreuses pour en faire une puante bombance.

Ce séculaire lieu de marché mêle toujours au dur travail des métiers de bouche la misère de Paris qui rôdait autour des piliers des Innocents où l'on vendait par petits tas comme font aujourd'hui les regrattiers d'ail, d'échalote et de plantes aromatiques devant les vieux murs de l'église Saint-Eustache.

Le pavillon 7, dit Resserre du Carreau, propice aux sans-abri, ne contient que des emballages. Au cœur du fouillis des Halles, dont le débordement

va paralyser la circulation jusqu'à la rue de Rivoli et le boulevard Sébastopol, un pavillon est garni du copieux entassement des caisses vides alors que la marchandise alimentaire est mise au trottoir. Elle s'y déprécie. Le fruit qui a reçu la pluie va pourrir. Le marchand du Carreau doit s'en débarrasser. Par mauvais temps il vend à tout prix. Ce qu'il remporte serait perdu le lendemain. Le Carreau obstrue l'accès aux pavillons et filtre leur clientèle à travers le rabais de sa marchandise de plein vent. Aux intempéries, le Carreau vend et le pavillon chôme.

La totale superficie couverte est de 25.272 mètres carrés par 6 pavillons de 2.268 mètres et 4 de 2.916 mètres. Le sous-sol, qui s'étend en plus sous les voies couvertes entre pavillons, est lieu de resserre et de travail aux diverses mains-d'œuvre des corporations de bouche. Ils sont mal éclairés et gluants. La chambre à glace et les opérations à grande eau créent dans ce souterrain une humidité pourrissante.

En haut le fouillis, en bas la crasse. Les Halles de Paris sont le taudis de l'Alimentation.

*
* *

Victor Baltard les construisit.

Napoléon III fit démolir le premier pavillon, bâtisse en pierre surnommée pour son épaisseur : le Fort de la Halle. Il exigea que les plans fussent refaits dans le goût de la gare de l'Est qui venait d'être terminée à charpente de fer et largement vitrée.

« Ce sont de vastes parapluies qu'il me faut », dit-il au préfet Haussmann. Celui-ci décida Baltard, prix de Rome, qui ne voulait bâtir que noblement et en pierre, à employer le métal. L'architecte solennel accomplit des pavillons où le regret de ne pouvoir faire artistique l'empêcha du faire du commode. Les numéros 7, 8, 9, 10, 11, 12 furent achevés en 1857 ; les 3, 4, 5, 6 en 1868.

Haussmann ordonna de creuser les souterrains pour la réception des trains. Il pensait sagement qu'un grand marché doit être desservi par la voie ferrée. Cet aménagement du sous-sol serait aujourd'hui inutilisable pour sa destination première. Le train souterrain oblige au levage des marchandises. Un lieu encombré de piliers ne laisse que la possibilité de manœuvrer en équerre et de distribuer les wagons par plaques tournantes. Le plan concorde au matériel de chemin de fer de 1852. Il est désajusté des gabarits actuels des véhicules sur rails. Sa réalisation est devenue chimérique ; cependant le Métropolitain a dû, par respect du dossier de 1852, se mettre au niveau nécessaire pour ne pas empiéter sur le tracé prévu de pénétration des voies, réservé aussi pour le vieux projet de la traversée directe de Paris, du Nord au P. L. M.

La disposition heureuse pour un marché serait de recevoir les trains à niveau, chose impossible dans le marché central de la capitale établi, comme au village, au cœur de l'agglomération.

L'augmentation par sommes égales de toutes les proportions d'un système ne donne pas un résultat d'une valeur proportionnelle. Les qualités d'agilité, de vivacité se perdent par la masse. Il faut fractionner pour conserver un suffisant mouvement.

Le village multiplié par 5.000 donne la capitale. Le marché sur la grand'place multiplié par 5.000 ne donne pas à la capitale la commodité du marché de village.

Si les Halles sont trop petites, le Carreau, disent les vendeurs, est extensible.

C'est exact. Dans dix ans il ira loin et les fraises actuellement sur le boulevard Sébastopol s'établiront à la porte Saint-Denis.

La prétention commerciale des Halles est de recevoir pour réexpédier en province et à l'étranger, après avoir fait les cours. Mais l'emplacement et l'outillage sont insuffisants pour l'alimentation de Paris.

L'idée du marché central vendant de tout, depuis le cresson de fontaine jusqu'aux abats de volailles et aux demi-bœufs, n'a pas pour elle le témoignage de tous les temps et de tous les pays.

Pourquoi apporter au milieu de la ville des denrées qui seront consommées sur la périphérie, plus peuplée que le centre qui est lieu de commerce. Plus la ville s'étend, plus recule la zone maraîchère d'alimentation et plus augmente la perte de temps pour trafiquer au centre. Les marchés zôniers, directement alimentés par les producteurs suburbains avec le moindre parcours et par les trains directs des gares, sont topographiquement souhaitables, mais commercialement peu pratiques pour le marché de gros qui doit établir le cours. La tendance de ce marché est l'unité. Irréalisable dans l'exiguïté actuelle, elle n'est pas réalisée. La décentralisation s'accomplit sourdement. Si les concurrences ne faisaient dévier des Halles une énorme quantité de marchandises, l'encombrement y deviendrait tel

qu'aucun trafic, même bousculé, n'y serait plus possible.

Des commissionnaires utilisent les tarifs de magasinage des gares pour y entreposer leurs marchandises. Les œufs de Russie, les beurres de Hollande, les viandes d'Australie, les wagons complets en gros légumes étaient avant guerre vendus à leur quai d'arrivage. Les mandataires des Halles protestent contre ces transactions hors marché, qui sont un soulagement nécessaire et insuffisant au mal des Halles. Cette fraude est située par la puissante force des choses au point stratégique du mouvement d'alimentation : à la voie ferrée.

L'Administration a pour projet de construire les pavillons 1 et 2, ce qui achèverait l'exécution du décret du 6 avril 1860 fixant le nombre des pavillons à douze. Cette construction a encore été décidée en 1885 par le Conseil municipal de Paris. Les deux pavillons seront curvilignes pour épouser la rotonde de la Bourse du Commerce. Ils achèveront le plan primitif de Baltard qui prévoyait au total un espace couvert d'environ 4 hectares, dont 28.862 m² pour les douze pavillons et 11.570 m² pour les voies couvertes les reliant. Il en faudrait aujourd'hui quatre fois autant. Résoudre des nécessités de 1920 par le reliquat d'un plan établi pour 1860 n'a qu'une importance, si on peut dire, artistique, car les petits pavillons 1 et 2 seront bâtis sur les dessins de Baltard.

La sujétion de ce marché à la voie ferrée dont il se tient loin est telle que sa réglementation stipule qu'en cas de retard des arrivages par chemin de fer la clôture des ventes sera retardée. Cependant l'idée de Haussmann n'est pas reprise. Les Halles restent

la routine des camions transbordeurs de la gare au marché qui crée la perte de temps de la double manutention et du délai du charroi, augmente la presse des véhicules et majore de 6 à 7 francs la tonne de marchandises.

L'usine moderne se place au point d'embranchement du rail ou en bordure de canal pour prendre et charger directement. Cela est indispensable au fonctionnement sain d'un grand marché et n'est réalisable à Paris que par le déplacement des Halles. Ne faut-il songer qu'à les dédoubler en installant sur les terrains rendus libres par le démantèlement aux environs des réseaux Nord et Ouest, grands transporteurs de marée, le marché au poisson.

Sous long hall de fer et verre, les trains des ports y seraient reçus au même quai dont les voitures d'acheteurs toucheraient l'autre bord, les bancs des mandataires étant au milieu.

Cet ordre en longueur où l'acheteur n'a pas deux fois à faire ses pas et où la marchandise reçue toute d'un même côté, livrée de l'autre, accomplit de l'arrivée au départ le moindre parcours, romprait heureusement les habitudes actuelles du marché carré, à remous.

Ce dédoublement des Halles, commencé par le poisson, se continuerait par le marché à toutes viandes : Boucherie, Charcuterie, Triperie, alimenté par le proche abattoir de la Villette et le rail amenant les viandes foraines.

Le fractionnement du marché de Paris a déjà existé du temps où la volaille se vendait à La Vallée, qui était le quai des Grands-Augustins. Il fallait passer le Pont-Neuf pour acheter un canard quand on avait pris les navets aux piliers des Innocents.

Les anciens des Halles nomment encore La Vallée le pavillon de la volaille.

Mieux que disséminer le marché serait le rassembler contigu à une gare aux vivres outillée pour les trains de viande, les trains de lait, les trains de légumes, les trains de marée.

On peut commencer par faire là-dessus un très estimable discours.



Paris a, pour la vente au détail de l'alimentation, trente marchés découverts établis sur la voie publique et vingt marchés couverts installés sous pavillon, comme celui de La Chapelle, le plus florissant, où le nombre de vendeurs demandant à entrer était en 1914 de 34 pour 1915 places, alors qu'il y avait 2.221 instances, avec un délai d'attente de 20 ans, pour les 107 places du marché découvert de la rue Popincourt.

Les marchés couverts, désertés par le trafic, ont dû être réduits. Dans une partie du marché Saint-Germain sont installés des bureaux de l'Enseignement ; au marché Saint-Honoré, un pavillon est transformé en poste de sapeurs-pompiers, un autre en blanchisserie.

Le marché de l'Ave Maria devient crèche municipale, la moitié du marché de l'Europe est louée à l'industrie.

Le public quitte les lieux aménagés et achète dans la rue. Sur les 6.361 places des marchés découverts, 6.044 étaient en 1914 occupées pour la vente. Sur les 317 places vacantes, on en comptait 254

pour le seul carreau du marché Beauveau où ne se rendaient que douze jardiniers-maraîchers.

Il restait en découvert pour tout Paris 63 vacances contre 960 aux marchés couverts, malgré la désaffectation chaque année augmentée d'une partie de leur surface.

L'Administration place la concurrence des marchés découverts à deux cents mètres de ceux couverts. Non seulement elle ne s'est pas efforcée de loger en lieu aménagé le marchand ambulant, mais elle a dû augmenter la vente dans la circulation pour les commerçants du marché couvert ruiné par le trafic de la rue. Un arrêté du 1^{er} août 1912 crée au marché découvert de Clignancourt où 9 places étaient vacantes pour 534 demandes, 37 places dont 28 pour les titulaires du marché couvert des Martyrs, désaffecté.

Dans tous les quartiers de Paris continue le même débordement qu'aux Halles. L'exposition des marchandises de bouche est dans la rue qui n'est pas tracée pour tenir marché.

Le colportage des comestibles sur voitures est souhaitable pour les habitations éloignées des lieux d'approvisionnement, mais la vente sur véhicules organisée au lieu de marchés appropriés est un désordre.

Le public aime dans cette vente à la rue le déballage et l'occasion. Il se presse là où il peut toucher la marchandise. Le vendeur des rues l'attire mieux que le boutiquier ou l'étalier de marché dont la marchandise est trop rangée, trop respectable.

L'ambulant travaille en complet déballage. Il étale tout ce qu'il a. L'acheteur aime voir beaucoup et y mettre la main. Pour une emplette de

cinq francs, il choisit le vendeur qui montre le plus gros tas.

Le marchand à découvert n'a pas de resserre. Il veut, en fin de marché, remporter le moins de choses. Pour cela il donne l'occasion. Il a des soldes. La psychologie de sa vente est semblable à celle du Grand Magasin. Il expose largement et il sacrifie des lots.

Aux grandes maisons d'épicerie, les étaliers vendent mieux que les commis d'intérieur. On met dehors les prix les plus avantageux. La marchandise de bouche est partout poussée à la rue.

LES PRÉFETS Les vieilles formes de l'adminis-
DU TRAVAIL tration française seront-elles con-
servées après cette guerre transformatrice du monde?
Dans le combat prolongé contre l'invasion allemande,
l'armée a changé ses habitudes. De la charge de
cavalerie des revues de Longchamp au cuirassier
démonté lanceur de grenades, masqué contre les
gaz asphyxiants ; du canon de 75 enlevé par le
galop des chevaux aux pièces de 380 et 550 poussées
par les locomotives sur le rail des épis de tir, tout
le métier militaire a pris des gestes inattendus.
L'énorme ruine que la guerre a laissée n'est pas pour
l'administration française un moindre travail que
n'a été pour l'armée l'énorme combat. Si nous éprou-
vons la nécessité de la reconstitution du travail aussi
fortement et vivement que nous avons senti le
besoin de défense contre l'armée allemande, la
besogne sera vivement menée, car il fallait réussir
ou mourir. Etre inventifs dans la paix au moins
comme dans la guerre est-il réalisable avec l'ancienne

bureaucratie organisée pour un pays sans ruines ?

Les préfets sont des surveillants politiques. Accoutumés à tenir leur département fidèle au régime républicain, à prononcer des discours et à surveiller des élections, on ne leur demandait point d'augmenter le chiffre d'affaires industrielles. La qualité administrative et les moyens de gouvernement de l'ancienne préfecture sont périmés. Il faut non plus des préfets politiques, habiles aux élections, mais des préfets du travail.

Tous les États belligérants ont réalisé du socialisme. Personne n'a pu manger, voyager, acheter et vendre que sur autorisation de l'État. La carte de pain a été une forme de la révolution plus importante que les barricades.

La mise en ordre de tout un peuple pour la portion de nourriture, l'interdiction à un citoyen de manger plus qu'un autre est une invention allemande. Le socialisme démocratique s'est surtout dans cette guerre distingué du socialisme impérialiste en ce qu'il a été enseigné par lui.

La libre concurrence : Dévorez-vous les uns les autres, a éprouvé des contrariétés parce que le collectivisme a été momentanément accompli dans le monde plus que jamais ne l'a été le christianisme. Les nécessités de la guerre ont certifié l'insuffisance de l'initiative privée pour le salut de la nation.

Les pâtisseries n'auraient pas d'eux-mêmes supprimé les gâteaux pour augmenter le pain. Ni les touristes en automobile ne se seraient sentis déloyaux envers la collectivité s'ils avaient continué de brûler de l'essence pour aller aux goûters de campagne manger des babas au rhum et mettre dans leur thé du lait dont manquaient les enfants.

Le triomphe ou simplement le salut est maintenant pour la nation qui saura le mieux supprimer dans son travail les inutilités, tant qu'elle n'est pas en mesure de les supporter sans préjudice. Les automobiles d'agrément nous importent moins que les métiers qui manquent dans les usines détruites. Ne pas commencer la reconstitution de la France par le tourisme et la pâtisserie n'a pas d'autre moyen que le socialisme de fait. Les temps sont proches où tout ce qui est nié en esprit sera accompli en réalité.

La vieille bureaucratie a contre elle l'hostilité nationale. Faut-il que la France maintienne cette bataille entre administrateurs et administrés ? Le fonctionnaire est ridiculisé par les journaux amusants.

Les forces s'usent par la lutte des gouvernés contre gouvernants. S'il n'existe pas un esprit du travail qui permette la sympathie du patron et de l'ouvrier, encore moins y a-t-il un esprit public qui joigne, dans le désir du succès national, les agents de l'État et la population qui vend, achète et fabrique.

A une dévastation plus grande en France qu'en tous pays qui ont contribué à cette guerre ne correspond pas le changement administratif souhaitable : préfets gouvernant industriellement les régions d'accord avec les organisations ouvrières et patronales. Face aux ruines de la guerre, il ne doit plus y avoir qu'un seul parti politique : le travail.

LA TERRE ASSASSINÉE Les premiers habitants revenus vivre dans les villes détériorées ont donné aux hommes de l'administration de grands exemples.

Le patient labeur des pionniers du grand décombe lutte d'abord contre l'averse et la bourrasque. Ils se clôturent en prenant aux maisons abandonnées toutes les huisseries utilisables.

On voit promptement la différence d'une bâtisse occupée à celle vacante.

L'intempérie augmente le dégât commencé par le canon. La pluie et le vent d'un hiver font d'une maison au toit percé une ruine à mettre bas tandis que, préservée à temps de la mouille, elle était réparable. L'armée a reconstruit les routes des régions dévastées, relevé de chaque côté le gravat. Ensuite commence l'initiative des habitants. A l'automne 1918, on en rencontre sur tous les chemins qui vont vers les pays épouvantables. A Beuvry-les-Béthune, un homme maçonne l'angle d'une

maison entamée par les obus. C'est le premier geste de reconstruction dans la région dévastée. Le vaillant a ramassé dans la démolition les briques entières et les pose avec méthode, lissant bien les joints. Ce n'est pas du travail hâtif, il soigne l'ouvrage. Sur ce geste qui remue un peu de mortier, on mesure que si tout était fait dans la ruine de France avec cette exactitude et cette rapidité, la figure des pays canonnés renaîtrait sous l'outil, comme elle s'est écroulée sous le canon. Volontaires du travail, en avant de toute aide suffisante, des habitants gîtent aux énormes décombres. A Merville, près d'Hazebrouck, deux femmes déblaient un atelier de tissage. Elles sont seules dans le pays avec le poste anglais.

A Violaines, près de Béthune, un homme vit dans un abri dont l'entrée porte l'inscription : Mairie. Cultivateur de 340 hectares et distillateur d'alcool de betteraves, il reste sur ses terres pour en mieux étudier la remise en culture. Le joindre est difficile. Au bord d'un chemin qui part de La Bassée, un mur haut d'un mètre garde la trace d'une inscription allemande : Nach Violaines. Cette voie finit en borbier dans un champ creusé de trous d'obus. Une autre piste amorcée sur la route de Béthune paraît plus sûre. Après 1.500 mètres, elle meurt sur des blocs de béton tombés de deux abris explosés. Les tiges de fer, arrachées du ciment épais, font une frange noire que le souffle de l'explosion a peigné. Une force gigantesque a tiré par ses cheveux de fer le grand crâne de pierre blanche. Le chemin défoncé et les champs sont remplis de grenades à ailettes et de gros obus. On ne peut avancer que dans l'eau et les projectiles. Au delà est un laborieux têt

entouré par le borbier, la ruine et le détritüs des batailles.

Un tisseur d'Armentières a fait son profitable métier jusqu'au 8 juin 1917 où un obus abat à huit heures du matin sur l'atelier actif la cheminée fumante. On mène l'outillage et les fils à 19 kilomètres, à Merville, vers l'usine de repli dont la construction a commencé le 5 octobre 1916, en prévision de la mise hors travail d'Armentières. Le 9 avril 1918, il faut évacuer Merville, sur qui avance l'armée allemande. Le patron et les ouvriers s'en vont ensemble, poussant les brouettes pleines d'enfants. Quand ils peuvent revenir, six mois après, ils trouvent la petite ville en poussière. Deux ruines successives dans cette guerre ne lassent pas le tisseur. Il reprend une usine à Lille, une à Roubaix et rappelle ses ouvriers. Cet industriel marque bien la différence entre les hommes qui ont été pendant quatre ans au travail, même sous le risque de mort, et ceux restés oisifs sous la domination allemande et dans l'inanition. De grands laborieux qui prennent leur retraite meurent rapidement parce qu'ils sont sortis de leurs dures habitudes. Le repos les tue. Le chômage des régions occupées par les Allemands, aux usines décuivrées ou vidées, a affaibli momentanément l'esprit du travail. La ruine n'est pas que matérielle par les coups de marteau sur les métiers. Les hommes n'ont plus la pratique de la liberté et de l'audace. Ils attendent l'aide de l'État et feront peu tant qu'elle ne sera certaine. Au contraire, un industriel resté actif dans une ville canonnée de la zone française, saisit vivement les occasions de s'aider lui-même. Son usine a été frappée par le maillet, l'obus, la mine. Les pièces de métiers brisées

à la masse sont éparses sur le sol semé de briques du mur rompu. Une extrémité de salle de filature est ouverte par la chute du château d'eau en ciment armé. Les débris des radiateurs semblent des tronçons d'un serpent énorme devant un impénétrable repaire de pierre et de ferraille. L'homme à qui appartient ce désastre a, comme il dit, tourné la page. Il avance dans les temps nouveaux, prompt à refaire lui-même sa fortune. L'indemnité n'est pas sa préoccupation principale. Il n'y a point de ruine dans son esprit.

L'écroulement n'est horrible que si on lui laisse l'immobilité et s'il fait preuve de l'inertie des hommes qui l'acceptent. Un entrepreneur actif le trouve utilisable. Il y prend d'abord les briques entières, trie le bois et le fer, fait du remblai avec le déchet à la pelle. Vu pour le travail, le décombres n'est plus une catastrophe, mais une matière première.

Des villes comme Lens sont pulvérisées. La plaine porte un hérissément de tronçons de maçonnerie.

Il ne reste de traces de toiture rouge que dans les débris des coronas de la fosse n° 8 où quelques tuiles tiennent encore. De la poussière des maisons relevée de chaque côté des routes qui traversent le grand décombres sort une broussaille touffue de bois et de fer. Le béton des ouvrages allemands pose sur ce fracas ses blocs de force. Des couches de ciment alternant avec de forts rails de 40 kilogs au mètre liés par des fers debout noyés dans la masse semblent, par la poussière rouge tombée à leur base, des pierres druidiques de sacrifice teintées de sang humain. Ce pays minier porte le noir et l'écarlate par les crassiers des fosses et l'écrasement de la

maçonnerie en briques. Les routes rechargées avec les matériaux des ruines ont une couleur de blessure fraîche donnée par l'argile cuite.

Quelle patience et quelle puissance à détruire il a fallu pour abattre toutes les habitations de cette plaine où marchaient les foules de mineurs. Quelle puissance et quelle patience de travail il faudra pour tout reconstruire. La guerre de 1870-1871 avait blessé la France par arrachement. Cette guerre de 1914-1918 l'a blessée par piétinement. Toutes ses provinces lui restent, mais quelques-unes si défigurées que les habitants retrouvent difficilement la trace du logis où ils vivaient. Ainsi, devant des cadavres remontés de la mine, des femmes disaient : « Ce n'est pas mon homme. » Mais elles devaient le reconnaître à la boucle de ceinture restée sur son corps carbonisé. Ces plaines, foulées par les armées, sont atteintes jusque dans leur sous-sol. La terre arable est enfouie par le bombardement. L'éclatement des mines a changé la figure du paysage et creusé des cratères aux lieux où la charrue traçait droit le sillon. Sur les grasses terres à blé la végétation sauvage règne haute en tiges, profonde en racines.

Quarante-sept ans après 1871 la France a guéri sa vieille plaie sur le Rhin. Il lui faudra peut-être plus de temps pour refaire ses villes détruites qu'elle n'en a mis à reprendre l'Alsace-Lorraine.

*
* *

Auprès d'Hazebrouck les perches des houblonnières semblent les dernières lances d'un escadron vaincu. Les cultures de plantes à bière ne gardent

que quelques bâtons érigés. On retrouve les autres aux chevaux de frise du bord de la route. Des avoines encore sur pied en octobre pleurent vers la terre creusée d'obus. Les ruines basses varient la couleur de la plaine où reste, à la place des maisons, une masse de poussière et de briques rompues, de même dessin que si cela était versé au tombereau. Un Flamand demande au soldat posté sur le chemin :

Où je suis ici ?

— A Méteren.

L'homme du pays n'y reconnaît plus rien. Le clocher de ce village était exactement dans l'axe de la route tirée droit de Bailleul, bordée de beaux arbres dont les branches se rejoignaient en voûte. Les regards hésitent aux places qui leur étaient familières. Le Flamand qui habitait Bailleul cherche la face ancienne de la ville. Elle est bouleversée comme dans un cauchemar d'aliéné. Ce n'est pas seulement une ruine, mais une ruine de ruines. Les briques sont fragmentées. La mathématique d'artillerie a dessiné le tir comme le parcours d'une lame de moissonneur dans les blés, fauchant de l'ouest à l'est à un nombre d'obus calculé pour chaque mètre carré. La ville a été mis bas brique à brique. Par la force destructive d'une civilisation mécanicienne, l'habitation des hommes est plus écrasée que par la colère de Dieu qui ne dispose que du tremblement de terre, de la foudre et de l'incendie.

*
* *

D'Arras aux plaines de Lens le pays est le plus vaste désert que la guerre ait fait en France. L'herbe

sauvage, libre depuis quatre ans sur cette terre, lui donne jusqu'à l'horizon une couleur qui n'est variée que par les croix blanches des tombes. L'excavation, la broussaille et la sépulture se répètent à l'infini dans cette étendue désespérante. Les morts seuls habitent ces plaines. Les cadavres des arbres tués par les obus et les gaz asphyxiants font une garde funèbre au long de la route rétablie. Le seul édifice encore entier est le monument du Canadian Artillery Corps : pyramide tronquée de pierre rouge, surmontée d'une croix de pierre blanche. La mort est impératrice sur ces champs pleins de cadavres d'hommes. Le choc de la guerre a duré ici avec une violence dont le pays reste marqué jusque dans son sous-sol. Les tranchées, les obus et les mines ont creusé durement cette plaine. A la place de l'élévation des maisons disparues sont des profondeurs de carrières. Des foules d'hommes armés ont vécu ici enterrés. Cette immensité, qui semble unie sous la pulvérisation des bâtisses anciennes, contient une ville ensevelie et inondée.

Les maisons, qui ont été bourrées de ciment armé, de rails, ont laissé des traces plus durables. L'artillerie n'a pu en détruire que le mur de briques qui cachait l'énorme pierre ferrée, moulée depuis le toit jusque plus bas que le sol. Dans ce pays massacré les oiseaux sont rares. Les gaz asphyxiants ont tué les corbeaux et les rats. Ce champ de la longue bataille n'a pas les légendaires nuées d'oiseaux mangeurs du visage des cadavres. Que faire de cette terre où les bêtes sauvages même refusent de vivre ? Comment y ramener le travail ? Quel labour réparera ce meurtre de la terre ? Rien ici ne paraît

possible que la forêt. Planter des arbres et laisser s'accomplir les siècles. La malédiction des conquérants destructeurs sur les villes prises : que la charrue passerait à la place de leurs murs, n'est même plus un bienfait possible pour ces villages agricoles. Ce pays cultivateur sera forestier ou désertique. Les conquérants de la terre par le travail ont mené contre la forêt primitive des luttes énormes, attaquant par le feu et la cognée les arbres gigantesques, l'épineuse broussaille peuplée de bêtes piquantes et mordantes.

Voici l'homme réduit à refaire la forêt pour ressusciter la terre assassinée. Le chaos recommence. Il faut que tout renaisse comme à l'origine des temps, au premier jour du premier soleil.

*
* *

La campagne picarde, vers Amiens, était, à l'hiver de 1918, jaune de foins perdus et d'herbes folles. La guerre avait changé le pays, non par le bombardement qui pioche la terre à trois mètres, mais par l'arrêt du travail qui le livre à la végétation sauvage. Les paysans sont vite revenus, ramenant sur les routes, où restaient les ornières du charroi des armées, les véhicules de ferme, hérissés des vieilles armoires, des pieds de chaises sur la rondeur des ballots noués dans les draps de gros fil. Le char agricole a passé à la place du char d'assaut, et voici la campagne au travail. Il ne faut à l'homme qui laboure qu'une bête de trait et une charrue pour changer la face de la terre. Les métiers dans les villes canonnées ne revivront que lorsqu'on aura

refait l'usine, installé l'outillage et la force motrice, amené les matières premières. Pour recommencer le labour, il suffit d'un toit qui mette la famille paysanne à l'abri de la pluie, d'un outil de fer et de la peine de l'homme debout de l'aurore à la nuit. Il use toute la lumière du jour, n'en laisse pas perdre un rayon.

Dans la Picardie ondulée, les vagues de collines font comme de larges flots portant l'écume des bois. Le sillage blanc de la route s'étend sur les vastes et douces ondulations qui ont le dessin d'un océan immobilisé dans sa houle. Un couple de vieux paysans déracinent les piquets d'attache des fils de fer barbelés. Ils ont de la peine, car les sapeurs ont enfoncé profond. Chacun son métier et en son temps. Le soldat a bien fait ce qu'il devait faire : armer solidement la terre ; le paysan la délivre de l'armure. Ebranlant le piquet d'où il a délié la broussaille de fer, il défait la guerre.

Peu de meules sont debout sur les champs. Des moissons ont été perdues. Derrière des chevaux blancs luisent des socs de charrue. La lumière pâle du jour d'hiver donne des tons roses à la terre retournée. Les corbeaux suivent le travail de l'homme pour picorer dans le sillon bien droit.

Un paysan a comblé sur son champ la tranchée qui continue au loin, géométrique, surprenante par son dessin anguleux, dans ce paysage de grandes courbes. A la place du trou rempli, le caillou blanc du sous-sol est à la surface de la terre. Cela semble une tombe où manquerait la croix. Sous la tenace lenteur des hommes au travail, la campagne a un autre visage. Jusqu'à l'horizon le labour est fait. La jeune verdure d'un blé germé marque la place du

premier vaillant qui fut prêt à semer. Dans cette immense cité ondulée, on voit l'homme très loin sur les pentes. Il semble un insecte rampant sur les mottes.

Deux choses sont nouvelles depuis que la guerre est abolie ici : le grand silence de ces champs où l'on entendait si fortement le canon et l'étincellement du soc des charrues poli par la force de creuser les longs sillons. La lumière luit sur le miroir d'humidité de la terre travaillée.

Depuis longtemps, les piquets et les fils de fer, les vieux obus, tout ce qui est la trace laissée par la guerre auront disparu du champ picard, qu'Amiens gardera encore les ruines de ses maisons bombardées. La terre est première au travail. La ville y a moins de promptitude parce que moins de facilité. Il lui faut le grand charroi du déblayage, les corps de métier et les matériaux de reconstruction. La ville restera marquée par la guerre quand la campagne trouée d'obus aura déjà porté de nombreuses fois les moissons réparatrices.

A mesure qu'on avance vers la région des grandes ruines, on voit moins de terres labourées. D'Amiens à Doullens beaucoup de champs restent encore incultes. Sur une lieue on en compte quatre où du fumier est posé en tas. Mais la broussaille de fer des fortifications de campagne est presque partout enlevée. La terre est libre pour le travail. Repoussées au bord des chemins, les ronces métalliques font de grands buissons noirs où ne se pose aucun oiseau. Il reste à combler les tranchées, dure besogne pour le paysan. Le déblai du long terrassement des ouvrages de défense marque le paysage de blanc quand le sous-sol est de craie, de rouge quand il est de glaise. La masse à remuer est énorme. Des milliers

d'hommes ont creusé ces trous qui blessent le champ ; il en faudrait autant pour les combler.

Sur la route, des équipes espacées bourrent de pierres les ornières. La grande tristesse de la campagne inculte, sans une maison qui y subsiste, touche Arras, aux énormes démolitions. Le champ d'herbes sauvages est entré dans la ville. Aux places des maisons tombées en un monceau de terre, la végétation est aussi forte que dans la campagne trouée d'obus et creusée de tranchées. Le fracas des bâtisses montre les fortes poutres de la vieille charpenterie de haute futaie. Dans la poussière couleur de sang gisent, comme les os rompus des cadavres de maisons, des troncs de chênes qui pendant des printemps et des printemps portèrent le chant des oiseaux.

Le massif beffroi taillé en sifflet par le canon, fissuré sur toute sa hauteur de longues blessures perpendiculaires, domine comme un mort debout les débris cadavériques des bâtisses effondrées. Les corneilles l'habitent, posant sur les pierres blessées le battement de leurs ailes noires.

Dans cette ville où pas un mur n'est sans blessure, des gens incapables de désespérer ont vécu à l'abri des caves ébranlées par les explosions. Des fenêtres des maisons espagnoles de la grand'place, du même dessin que la mantille sévillane sur le haut peigne d'écaille, les ancêtres de ces obstinés ont jadis vu passer les piquiers du duc d'Albe et les reîtres aux longues épées. La pugnacité des nations du Midi et du Nord, la célèbre vieille infanterie d'Espagne et la récente armée allemande ont sévi sur cette contrée guerrière dont la race a l'ancestrale habitude de reprendre le travail après la bataille.



A six kilomètres de Cambrai, un vieil homme et une vieille femme marchent sur un chemin dont le talus est creusé d'abris à mitrailleuses. Ces trous d'un clapier de tueurs datent des derniers combats de 1918. L'herbe n'a pas encore repoussé sur la terre remuée. L'homme et la femme s'assoient sur des débris de planches. Le poids de leurs souliers boueux enterre des cartouches allemandes dont le sol est jonché.

— D'où venez-vous ?

— De Hollande, dit la femme. On a eu bien de la misère.

Ma fille de 22 ans est morte. Elle s'est usée sur les routes quand on nous a évacués. Toujours marcher et prendre froid. Mon autre fille, avec son enfant de deux ans, est à l'hôpital à...

Elle ne se rappelle plus le nom du pays et demande à l'homme :

— Dis-le, toi.

Il ne se souvient pas. C'est en Hollande.

Dès octobre 1918 ces populations prises par les Allemands revinrent ; d'abord des colonnes d'hommes seuls enlevés des villes ; puis les habitants des villages où l'on s'était battu, entièrement évacués ; familles complètes, femmes et enfants, plus lentes à marcher et qui rentrèrent les derniers, asséoir leur exténuation sur la ruine. Ils mouillaient une bouillie, mangeaient leur pain à la cuiller, car ils ne pétrissaient plus, n'ayant pas de four, pas de levure. Des gens, au corps suant la misère, se reposaient une

nuit à Cambrai avant de repartir vers leur maison villageoise aux murs rompus. On les logeait au couvent Jeanne-d'Arc, qui fut une caserne allemande, où restaient des châlits et des paillasses dures comme planches, tellement foulées par de lourdes fatigues. Un homme et une femme ont rapproché deux couches pour mettre un enfant entre eux. Ils disent qu'ils sont en wagon depuis huit jours. Ils ne savent pas exactement où ils ont passé, indiquent Anvers, Nancy. Ayant trop peiné pour se satisfaire à le raconter, ils aiment le silence, se serrent dans leur coin. Une petite bougie coûte 1 franc, aussi ils se couchent dans l'obscurité, que leurs gestes d'exténués remuent lentement. Ils s'endorment. Au milieu de la nuit, l'enfant se plaint. La femme gémit, et l'homme a une respiration rompue comme s'il soulevait des fardeaux. La souffrance pétrie en eux sort maintenant de leurs rêves. Sur le lit du soldat allemand qui a ruiné sa maison, le paysan français endure le cauchemar de la guerre. Il se réveillera pour avoir faim.

Parmi les populations en fuite d'août 1914, aucune misère n'était si profonde que celle de ces gens qui reviennent vers les pays ravagés. Dans les villages tisseurs de fines toiles, le bruit des navettes lancées à la corde a cessé. Les métiers à main bâtis en bois sont brûlés. Le soldat en a fait son feu. Plus une bête de trait, bœuf ou cheval, pour travailler aux champs où des fusils surmontés du casque sont plantés droit sur les tombes. La terre est pleine de pièges à feu : grenades, obus, qu'un choc fera exploser. Épuisé, affamé, tenace, le paysan revient. Au temps heureux, l'hiver il tissait la fine toile, sur le métier centenaire, inventé par Batiste, de

Cantin ; l'été il partait aux travaux agricoles, Camberlot en veste de velours, rapide bineur de betteraves et moissonneur à faux agile. Voici la ruine au village et le cadavre dans la plaine. Mais la famille paysanne veut se mettre au travail. La patience de ses bras refera le métier et le champ.



A Armentières, en janvier 1919, des écroulements sont encore répandus au travers des rues.

Le piétinement des soldats a lissé les monticules de gravats. Le toit de l'hôtel de ville gît sur le pavé de la Grand'Place. Des murs rompus portent des pansements de maçonnerie neuve. L'habitude flamande de se loger à une famille par maison a créé ici de longues rues ouvrières aux bâtisses de si peu de hauteur que leur chute n'entasse pas une barricade difficile à franchir. Ces petits murs d'un étage forment une basse ruine dentelée. Les cheminées d'usines régnaient éminentes sur le coron. Presque toutes sont tombées, minées par les Allemands. Un énorme coup de faux a abattu sur le champ des maisons les tiges de briques rouges portant haut les épis de fumée. Les usines écrasées semblent vaincues par un quart de siècle. Châtiées d'avoir osé travailler si longtemps à trois kilomètres des tranchées, elles ne sont plus qu'un amas de pierres et de ferraille sur les débris des métiers. Autour de leur puissance humiliée, les minces murs brisés des maisons ouvrières hérissent de dents de scie la plaine épouvantée. Le vent continue d'abattre les plus hauts débris des filatures et des tissages. Un bruit de

matériaux précipités dure au fond d'une ruine. Des ouvriers sont à l'ouvrage. Aussitôt que l'Allemand dynamiteur a reculé de la ville blessée, le travail est revenu. La longue cour impossible à parcourir il y a trois mois est aujourd'hui déblayée jusqu'au bâtiment de la machine motrice encore couverte des sacs à terre du temps où l'on tissait sous les obus. Les briques entières, choisies dans l'écroulement, sont en tas réguliers. En haut d'une salle de métiers où les poutres en fer tordues sortent de la maçonnerie fissurée, des hommes frappent la ruine à la pioche, ils abattent tout ce qui est hors d'équerre. L'usine amputée par eux de ses parties vacillantes descend à son assise utilisable, où les briques triées referont le mur neuf.

Dans une salle à la toiture en haillons, des hommes démontent les métiers à tisser. L'alignement des mécaniques à toile est resté ordonné sous le gravat de peu de poids du bâtiment sans étage. Les monteurs, agenouillés, attaquent à bonne poigne les boulons de scellement. Ils doivent transporter les métiers dans une usine normande en attendant que celle-ci soit rebâtie. — « Avant six mois, on les ramènera. » Comme on les félicite de leur vaillance, ils disent : « C'est de l'ouvrage tranquille. On a fait plus dur quand on a démonté, sous les obus. Il fallait aller vite. On a enlevé les pièces sans les marquer. Ça a donné bien du mal pour les rajuster. »

Ils ont moins gardé le souvenir du danger que de la difficulté du travail. Au-dessus d'eux, le lattis de la toiture à travées vitrées, faite pour donner plein jour sur le fil, pend en chevelure de bois poudrée de plâtre. La dernière trace de la guerre sera

biffée ici par la force du vieux métier. Les coups d'outil en haut des murs et le patient démontage dans le gravat et la rouille commencent la résurrection de l'usine, dont les vives navettes refrapperont à cent coups à la minute dans les toiles de beau fil. Les seize ouvriers allègres à la peine dans le tissage canonné ont fait leur logis d'une salle restée la plus solide, rétabli l'atelier de forge où les Allemands avaient enlevé jusqu'au cuir du soufflet. Ils installent un moteur pour produire la lumière électrique afin d'allonger la journée. Les hommes du bâtiment, en équilibre sur les murs, y restent tant qu'ils voient clair. Ils logent dans des magasins en ciment, moins abîmés par le bombardement que les constructions maçonnées. L'obus ne fait qu'un trou dans le béton ferré, mais émiette les murs de brique.

L'horreur de la ruine diminue à mesure que grandit la certitude de la vaillance ouvrière. Rien ne prévaut contre l'espoir des hommes qui veulent vivre en aimant leur travail.

Mais pendant des années ils seront gênés par l'insuffisance du rail.

Le chemin de fer français, qui devait se tenir prêt à ravitailler ces régions aussi rapidement qu'une armée de secours à avancer contre une invasion, ne peut donner l'aide nécessaire. La volonté de travail des hommes dépasse l'outillage de la nation. Le sinistré aux mains nues empoignant le décombre attend le wagon. Le manque de transport paralyse la force de tout un peuple.

LA MÉTALLURGIE Supporterons-nous cette
CONTRE défaite et ce châtement que
LA MÉCANIQUE des villes soient biffées de

la terre française ? Nous ne comptons pas seulement nos morts en hommes, mais en cités. La chair et la terre, tout en France a été atteint. Depuis les temps des grandes invasions nous sommes la première nation qui ait subi si féroce-ment l'atteinte de la guerre. Ceux qui retournent donner vie aux ruines sont liés à la terre meurtrie par un amour plus fort que la mort. La mécanique française n'a pas eu la même vigueur que cette énergie spirituelle de résurrection. Les métiers du fer ne se sont pas rués à réparer la guerre comme à l'accomplir. Leur puissance belliqueuse restera marquée sur ces plaines défoncées par les obus, où des chars d'assaut, rompus par l'artillerie, témoignent de la gigantesque énergie des fabrications meurtrières. Ces lourdes épaves de ferraille seront longtemps en place. Il faudrait pour les enlever en diviser au chalumeau les épaisses plaques de blindage. Elles subsisteront jusqu'à être

fondues de rouille et ensevelies par leur poids dans le sol humide. Elles glisseront dans la profondeur de la terre et le soc des charrues fera le tour de leur tombe qui attestera sur la plaine redevenue fertile tout ce qu'a pu pour la mort le travail de l'homme et tout ce qu'il aurait pu pour la vie.

Le modèle du roulement à chenille de cette artillerie d'assaut vient des machines agricoles américaines ; le pas mécanique du labourage, avançant dans la terre meuble, a été adopté pour le char écraseur de réseaux barbelés, capable de franchir le fossé de tranchée. La même puissance appliquée au travail agricole en ce désert parsemé d'obus donnerait l'immensité des moissons et les gerbes aussi nombreuses que les cadavres d'hommes après la charge.

Cette innovation : le char d'assaut, à quoi l'agriculture française a pris idée de la mécanique de labour, est la seule technique automobile de guerre continuée par notre travail de paix. Le roulement par moteur à explosion a passé de la route au champ. Le transport automobile, si énormément développé par les armées à cause de l'insuffisance du rail, tombe à l'armistice comme l'activité d'aviation. Le convoi des camions cesse avec la bataille et le ravitaillement des troupes. Le roulage des voyageurs et des marchandises n'adopte pas les habitudes de la guerre qui furent de l'augmentation du nombre de véhicules automobiles et d'aucune modification importante dans leur principe. Il y eut plus de fabrication que d'invention. Une maison haussa sa production de véhicules de 20 à 300 par mois ; une autre de 10 à 200. Les transports sur route qui sauvèrent Verdun en 1916 se firent avec 20.000 camions.

Dans les convois où ils se suivaient à deux mètres, dévorant profondément le sol par la morsure de leurs roues, venaient les chargements de pierre à verser dans les ornières renouvelées, bourrées aussitôt que creusées : le trafic amenant les matériaux pour refaire le chemin à mesure qu'il le détruisait. La fourche et la pelle des territoriaux postés à un homme par trois mètres lançaient pendant le baillement d'une seconde entre deux véhicules l'empierrement dans le creux, et les roues supportant 5.000 kilogs, dont 3.500 de charge utile, cylindraient ce hérissément.

Cette gloire de l'automobile n'est que guerrière. L'esprit public n'en attend pas la continuation pour les transports de reconstruction. Toute la récrimination est contre l'insuffisance du rail. La disparition des convois sur route est acceptée sans étonnement. Mais on espère du moteur à explosions le labourage, le remplacement du bœuf et du cheval dans le sillon, la diminution par le chauffeur du nombre de valets de charrue. La guerre, qui a donné plus de valeur à la petite propriété paysanne, n'enrichit pas l'ouvrier agricole pour qui l'usine à haut salaire et à journée courte reste un lieu très souhaité. Dans des contrées comme l'Ardèche, l'Isère, où n'étaient que des moulinages de soie employant des ouvrières de montagne descendant le lundi matin, remontant le samedi à midi et couchant toute la semaine au dortoir, la fondation des usines de guerre a donné des mœurs industrielles à des populations aux vieilles habitudes agricoles qui les faisaient vivre misérablement comme ces descendants de Vaudois des Hautes-Alpes, travaillant la terre par les mêmes procédés qu'Adam chassé du Paradis terrestre : avec un outil à main et leurs ongles.

Dans la Sarthe, les petites métairies, dites « bordages », nourrissaient une famille. La culture à moteur est impossible sur ces lopins. Le morcellement terrien paralyse l'industrie mécanicienne. Que peut faire d'un tracteur le paysan breton dont le champ clos est fortifié d'un talus surmonté d'une haie d'épines où il ne faut pas qu'un rat passe. Cependant le domestique de ferme a eu par la guerre de grandes facilités de devenir manœuvre en usine et la population paysanne est celle la plus massacrée au combat.

Nécessité de mécanisation par la rareté du personnel, impossibilité par la forme de la propriété. Le labourage au moteur n'est réalisable que sur au moins 100 hectares. On dit d'un cultivateur du Nord de la France qu'il est important fermier s'il en a dix.

Les gros propriétaires fonciers qui n'ont pas contre la culture mécanisée la limitation d'espace aiment les vieilles habitudes et les justifient.

Ils disent que le tracteur coûte cher et se déprécie chaque jour jusqu'à ne plus valoir à bout d'usage que son poids de ferraille, tandis que bœufs et chevaux sont toujours une valeur de vente. On peut les céder encore plus cher qu'on ne les a achetés. La mécanique consomme et ne rend rien, les animaux donnent du fumier, matière recherchée maintenant que les engrais chimiques sont si chers. Le tracteur supprime la main-d'œuvre mais, si celle des hommes a été encore diminuée par la guerre, on s'est aperçu que les femmes et les enfants pouvaient tout faire. Des filles de 18 ans ont été de parfaits valets de ferme et de charrue. Un garçon de 14 ans laboure très bien et docilement, tandis que le fermier sera à la

merci d'un chauffeur qui arrêtera toute la culture en se croisant les bras ou en détraquant sa mécanique.

Les laboureurs de la charrue de bois dirent aussi de la charrue de fer qu'elle les rendrait dépendants du forgeron, car ils ne pouvaient la réparer eux-mêmes.

Les paysans de Bosnie-Herzégovine se servant encore, à l'occupation autrichienne de 1878, du soc d'érable, le Gouvernement décréta instrument de punition la charrue de métal, obligea chaque commune à en acheter trois et condamna les paysans à travailler avec l'outil nouveau au lieu de les mettre en prison pour les petits délits contraventionnels : ivresse, tapage.

Ils apprirent ainsi la valeur de la charrue de fer et n'en voulurent plus d'autre.

*
* *

Le parcimonieux agriculteur français ne sera tenté à l'achat du matériel mécanique que par le bas prix, impossible aux industriels de transformation du métal qui ont contre eux le haut cours des aciers. Il est plus profitable aux fabricants d'automobile de travailler pour la clientèle de tourisme qui hésite moins devant une augmentation de 2.000 francs sur la limousine que l'économe paysan devant une de 200 francs sur un outil.

Les fabricants de métal unis en Comité des Forges et alliés aux Mines sont la plus grande puissance de l'industrie française. Ils ont toujours obtenu de suffisants tarifs douaniers contre les aciers étrangers

qui auraient permis aux industriels de transformation de fabriquer à meilleur compte. Le haut prix de la mécanique française, qui engage tant de métiers à rester dans la routine des vieux procédés, est une conséquence de l'âpreté de gain des producteurs d'acier.

Avant la guerre un patron français faisant de la taillanderie pouvait vendre en France des outils de peu de poids de métal, malgré le haut prix de la matière fournie par les Forges, le bas salaire de main-d'œuvre permettait dans ces menues fabrications un prix de revient profitable : le travail dont il fallait beaucoup, coûtant moins que le métal dont il fallait peu. Mais dans les gros outils à fort poids d'acier les Français, obligés d'acheter trop cher la matière, ne pouvaient lutter contre les importations allemandes et anglaises. Ainsi la France faisait ses petits marteaux mais achetait ses locomotives en Allemagne.

En 1919 les Forges voulurent décider la rétroactivité de prix des aciers ; elles livreraient à un cours à fixer plus tard. Dépassant la prétention du fabricant qui, attendant la hausse, n'engage pas sa production et joue du taux de la dernière minute, elles voulaient augmenter la facture des marchés exécutés.

Ainsi un fabricant d'automobiles usinait un métal dont il ne connaissait pas le prix et devait cependant fixer celui de sa voiture.

Le président de la Chambre syndicale des industries aéronautiques écrivit le 31 octobre 1919 au président de l'Union des Industries Métallurgiques et Minières, 7, rue de Madrid, Paris, ces raisonnables observations :

« Il est particulièrement opportun de pratiquer dans la plus large mesure la doctrine de la solidarité économique au moment où, après une tourmente sans précédent, notre pays, particulièrement éprouvé, rencontre les plus grandes difficultés à restaurer son activité industrielle et commerciale.

... Le crédit a été, en France, depuis l'origine des relations d'affaires, la base de toutes les transactions...

En ce qui concerne l'application du principe de rétroactivité à l'augmentation du prix de fabrication, nous nous permettons d'estimer que c'est une prétention condamnée d'avance sans appel, car sa réalisation ne manquerait pas d'avoir des résultats désastreux.

Pour notre part nous croyons de notre devoir d'inviter les industriels de l'aéronautique à opposer la plus nette résistance à toutes tentatives faites par leurs fournisseurs de rompre avec les usages en vigueur jusqu'à ce jour en France dans les relations d'affaires. »

Il n'y avait jamais eu avant le groupement des industriels de transformation pour l'achat des usines d'Hagondange de force organisée contre le Comité des Forges. Celui-ci fut content de voir le premier essai de rébellion se faire dans une entreprise coûtant 150 millions, très remarquablement installée par Thyssen, mais difficile à diriger.

Le projet confidentiel de novembre 1919 indiquait bien la lutte de la Mécanique contre la Métallurgie :

« Les industries qui transforment ou usinent la fonte brute et l'acier, telles que la fonderie, la mécanique, la charpente métallique, la chaudronnerie, etc... se trouvent dès maintenant dans une situation

critique, par suite de la hausse considérable du métal...

... Les consommateurs ne peuvent guère s'approvisionner que dans les comptoirs qui centralisent la vente des produits métallurgiques et qui sont ainsi en situation de dicter les prix de vente.

... Pout tenter de remédier à cette situation, un groupe d'industriels... a jugé opportun de s'associer en vue de solliciter du Gouvernement l'attribution d'une des nombreuses usines de Lorraine,... le projet mettra entre leurs mains l'usine qui servira d'étalon pour apprécier la juste valeur des produits métallurgiques utilisés par eux. »

Le travail français ne contient pas les grands esprits corporatifs liant pour le triomphe de leur métier tous les hommes d'une même profession, sauf pour en opprimer une autre.

La guerre civile du travail est permanente par la grève des ouvriers et par l'hostilité entre patrons.

Ces particularistes ne veulent pas communiquer entre eux. Ils sont chacun chez soi comme souverains de puissances rivales. La spécialisation des usines diminuerait cette hostilité et donnerait peut-être l'alliance des Français pour le triomphe de leur travail. Quelle raison de s'interdire la visite des fabrications quand on ne fait pas le même article ?

Insuffisance d'information, conséquence de cet individualisme. Avant la guerre, des patrons disaient d'un article importé d'Allemagne : on en vendrait 3 douzaines. Ils furent étonnés d'apprendre que nous en importions 300.000.

Les ententes habituelles entre industriels d'une même spécialité sont pour hausser les prix et se partager la France : tirant une ligne de Lyon à La

Rochelle afin de se réserver les uns le droit exclusif de faire payer le plus cher possible au-dessus de cette ligne et les autres au-dessous.

Le particularisme du chef de maison est possible par sa richesse. Il n'a besoin de personne.

La vieille Banque française, très preneuse, peu prêteuse, lui a donné l'habitude de se faire à lui-même son crédit. Il sait qu'il peut toujours déposer son argent à 3 0/0, mais obtiendra difficilement qu'on lui en avance à 8 0/0. Le banquier n'est que trésorier de comptant, non prêteur avec participation aux bénéfices.

Des industriels occupant 400 ouvriers tenaient avant guerre 3 millions de compte courant pour ne jamais être à découvert. Ils s'assuraient seuls contre leur plus grande possibilité de risque. Cette solidité de fortune concorde avec l'esprit d'économie et de routine, aimé des vieillards administrateurs de Sociétés de Forges et Aciéries. Sous leur prudence anxieuse de ne pas laisser les jeunes prendre trop d'influence dans la maison, un polytechnicien fait des états sur le fonctionnement d'un presse-étoupes.

Les Syndicats sont souvent assemblés de Pontifes très décorés qui ont vingt-cinq conseils d'administration dans le mois. Les organisations industrielles, aidées par l'État, deviennent politiques ; on vend des laminoirs républicains ou cléricaux. On fait des pompes par influence électorale. La force de la France n'est possible que par la création de l'esprit corporatif contre l'esprit particulariste. Cette union dans le métier n'a pas trouvé sa forme au lendemain d'une guerre où est apparu que le salut d'une nation venait de la puissance de son industrie. Un pays de riches agriculteurs serait facilement la proie d'un

peuple de fabricants. Tant que l'humanité n'aura pas rendu la guerre impossible comme elle a rendu l'esclavage, l'homme qui laboure sera victime de l'homme qui veut se battre et qui ne le peut aujourd'hui qu'en ayant la force industrielle de fabriquer des armes. On ne se défend pas avec du blé, des pommes de terre et des tonneaux de vin.

Le paysan français déteste l'ouvrier resté pendant la guerre à l'usine au lieu d'être comme lui au combat. Mais, sans l'ouvrier et la mécanique, la terre du paysan serait à l'ennemi. C'est l'usine qui a sauvé le champ.

La France tient les mines de Lorraine et de la Sarre, mais son histoire guerrière est plus retentissante que son histoire mécanicienne où figure M. Thiers qui estimait que le chemin de fer ne serait jamais qu'un jouet, à peu près comme les chevaux de bois, mais plus dangereux, car les vaches des prairies se couchant sur les voies, feraient dérailler les trains.

Arago avait pensé avec la même prudence et nié l'utilité du rail.

Cet esprit de routine, illustré par de si grands esprits, n'est pas aboli. Nous supportons de voir décharger les wagons à la pelle à main. Des femmes nettoient les 300 compartiments d'un train par le plumeau et le torchon, comme dans leur ménage pour essuyer autour de la pendule.

Perdre le temps d'un homme à porter une lettre ou une gueuse de fonte alors qu'une mécanique peut le faire est une hérésie regrettable. C'est au nombre de pas perdus qu'on voit la mauvaise organisation d'un atelier. Pourquoi faire monter des escaliers pour remettre un pli qu'une ficelle peut tirer ? Une

des usines très bien organisées de la région de Lyon a entre tous ses services le transport pneumatique de la correspondance. Personne ne marche à travers les ateliers avec un papier à la main. Le poste central reçoit tous les plis poussés par chasse d'air et les envoie en quelques secondes à destination.

L'ouvrier de somme, un fardeau sur l'échine, doit disparaître du travail.

Aux arsenaux, des hommes puisent encore à main nue dans les tas de tournures et de mitraille à charger en wagons. Leurs doigts se blessent sur l'arête sciante des copeaux de fer emmêlés comme les cheveux d'un pouilleux. La pelle ne peut pénétrer dans le tas. Attaquant à la fourche qui ne parvient pas toujours à défaire cet enchevêtrement, ils prennent moins d'un kilog à la fois, tandis qu'un plateau d'électro-aimant arracherait une demi-tonne d'une seule levée.

Aux usines bien pourvues d'appareils de transport et de levage apparaît la grande utilité de la mécanisation pour l'industrie nationale. Dans les ateliers puissants en machines, la main-d'œuvre est rare et surtout surveillante. Il faut des regards plus que des mains.

Ce souhaitable progrès n'est possible que par le bas prix de la métallurgie et de la mécanique.

UN PEUPLE SANS OUTILS Un peuple qui a le fer et le charbon vaincra toujours un peuple paysan. Le sous-sol est conquérant du sol et la Mine triomphatrice de la Moisson. Les aciéries et les fosses de Lorraine : Rombas, Hagondange, Knutange, Gelsenkirchen... sont maintenant des conquêtes de la métallurgie française. Augmentons-nous par ces richesses du fer et du feu notre force d'extermination ou celle civilisatrice de l'outillage de travail.

A aucun moment du monde, les métiers n'ont eu la domination que cette civilisation industrielle leur donne. La mécanisation devient loi de vie ou de mort, de noblesse ou de honte. Le peuple sans machines courbera le front.

Le destin des nations tient dans des morceaux de fer dont nous subissons la force sans en avoir encore compris la beauté.

La mécanique, comme tout le génie humain, va du compliqué au simple. La Fusée de Stevenson se

mouvait selon une imitation du geste ouvrier. La machine à balancier, à embiellage perpendiculaire, encore en usage dans de vieilles usines, est comme une pédale où le piston tient la place du pied de l'homme.

Puis le cylindre a été construit horizontal pour actionner directement par bielle le volant. C'est l'âge des grandes gesticulations mécaniques, des machines de cinq mille chevaux qui déplacent sans grognement, sans tapement d'énormes membres d'acier suants d'huile. Cette force gigantesque ne donnait de bruit que le soupir doux de la vapeur.

Après ces grands remuements viennent les dynamos et les turbines. La grandeur du geste alternatif a disparu. Dans une turbine de 3.000 chevaux, qui tient sur le huitième de l'emplacement d'une Corliss, le seul mouvement visible est la rotation de l'arbre. La mécanique est revenue au principe du moulin à vent : la vapeur souffle sur des roues à aubes, comme la brise sur une croix de toile. Tout est clos. La grande force mécanicienne a passé l'âge des gesticulations compliquées.

Et c'est elle qui règle le sort du monde.

L'Autriche est perdue par manque d'usines. Vienne, capitale d'administration, a plus de fonctionnaires que d'ouvriers. Par le surpeuplement des lieux industriels, les territoires tchéco-slovaques détachés de l'empire contiennent $\frac{1}{4}$ de la population totale sur $\frac{2}{9}$ de l'ancienne superficie, car ils possèdent 100 % de l'industrie de la porcelaine ; 95 % du verre ; 92 % du sucre ; 60 % du fer ; dans le textile 95 % du lin, du jute ; 90 % de la laine. L'ancien empire était outillé par cinq millions de broches de coton et 180.000 métiers à tisser

dont il reste dans les actuelles limites autrichiennes 1 million 1/2 de broches et 11.000 métiers, contre 3.600.000 et 170.000 dans l'industrielle et puissante Bohême dont la force d'outillage et la race ouvrière assurent l'orgueil national.

À 5.000.000 de broches pour 52.000.000 d'habitants, l'ancien empire avait 20 0/0 de trop d'outillage à filer. Le démembrement a encore augmenté cette disproportion pour l'Autriche qui reste avec une broche pour 6 habitants, tandis que la Tchéco-Slovaquie en garde une par trois. La région de Vienne devrait avoir pour utiliser le produit de sa filature 35.000 métiers à tisser au lieu de 11.000. Son industrie la mieux outillée : le Textile, est boîteuse.

Vienne, de peu de force usinière, passée du gouvernement de l'empire et de la domination du travail des autres, à l'impossibilité de se suffire par le sien, peut-elle triompher par l'habileté marchande, faire la Banque, le service commercial des usines de Hongrie, de Bohême, de Pologne ?

Paris ne fut longtemps comme Vienne, qu'une capitale commerciale, lieu de transit et de calculs. La présence de la grosse industrie dans le département de la Seine est récente. Les maisons de vente ont précédé les usines qui s'y accumulent depuis une trentaine d'années. Vienne bureaucratique se trouve brusquement séparée des territoires d'usines.

Ce pays devient, par manque d'outillage de travail, un des plus misérables du monde, car sa puissance était politique et non industrielle. La force est au peuple qui possède le métal et le combustible.

COMMERCE AVEC L'ENNEMI Tant de nos usines détruites ou privées de leur outillage nous font inférieurs à ce que nous étions avant la guerre, alors que l'Allemagne a toutes ses techniques prêtes. Le prix de revient de leur fabrication sera augmenté par les impôts qui répartiront l'indemnité due pour la réparation de nos ruines. Elle sera, en fin de compte, payée par les acheteurs. Ce pourrait bien être nous Français.

Nous aurons des broches pour filatures, des ourdissoirs, des canetières, des métiers à tisser, des locomotives à 2 francs le kilog comme celles que les chemins de fer français achetaient déjà à 1 franc en Saxe avant la guerre. Nous restituerons commercialement à l'Allemagne une partie des sommes dont elle aura indemnisé notre désastre.

La baisse du mark nous rend profitable d'acheter aux Allemands, mais ils calculent la vente en rebroussant leur dumping d'avant guerre. Pour assurer par le bas prix leur exportation, ils nous

cédaient à 900 francs une machine facturée 1000. marks en Allemagne. Ils font le contraire dès que la dépréciation de leur argent rend l'étranger vorace de leur marchandise.

Le prix de vente de la Schnell Presse Fabrik, usine de machines d'imprimerie à Frankenthal, est ainsi établi en janvier 1920 :

Sur le coût de fabrication de 1.000 marks.

Majoration pour l'Allemagne 20 °/o.

Majoration pour l'étranger 100 °/o.

La maison Zeiss d'Iéna recommande par circulaire à ses dépositaires la hausse du prix de tout objet destiné à l'exportation.

Les Français venus commercer protestent, à quoi les Allemands répondent :

Vous n'êtes jamais contents. Avant la guerre, vous vous plaigniez que nous vendions meilleur marché à vous qu'à nous ; maintenant vous vous plaignez que nous vendons plus cher.

Les cheminées allemandes fument pendant que nous reconstruisons nos usines ; c'est pourquoi nous avons la gloire d'être les créanciers de l'Allemagne et l'obligation de devenir ses clients. L'armistice n'aurait pas dû mentionner que la reddition des cuirassés, des sous-marins, des canons, de la ferraille de meurtre, mais de tout ce qui était justement dû par ceux qui s'étaient tant appliqués à détruire : la reddition de machines, de fers de charpente, de moteurs et de main-d'œuvre.

L'Allemagne a droit au travail comme nous, mais non plus que nous. Le préjudice qu'elle nous a porté n'est réparable que par la puissance de fabrication. 150.000 broches de lin tournaient avant la guerre en France et en Belgique. Il en resta 30.000. Et com-

bien de métiers à tisser ? Que l'Allemagne nous en restitue 100.000, tout équipés en travées vitrées, avec les machines motrices consommant le moins, les courroies en place, la burette pleine d'huile, qu'il n'y ait qu'à siffler et ouvrir la vanne de vapeur. Sur la base de la construction d'usine à 200 francs le mètre carré, prix moyen actuel, le métier en laize d'un mètre, avec son toit, sa force motrice et ses préparations revient à 4.000 francs. C'est 400 millions de moins que l'Allemagne nous paiera en argent. Mais nous serons fabricants de tissus au lieu d'être surtout acheteurs. Les plus obligeantes maisons anglaises demandent dix mois pour nous livrer un métier. Que l'Allemagne s'applique à nous mécaniser aussi énergiquement qu'elle a tenté de nous détruire par le sous-marin, le canon à longue portée.

Quand on a été capable de bombarder à 120 kilomètres par artillerie, on peut bien équiper des usines en un an.

L'armistice n'a contenu comme clause industrielle que la reddition de : « 5.000 machines montées et 150.000 wagons en bon état de roulement et pourvus de tous rechanges et agrès nécessaires... »

« Il sera également livré 5.000 camions automobiles en bon état... »

« Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine, dans un délai de 31 jours, seront livrés dotés de tout le personnel et matériel affectés organiquement à ce réseau. »

L'armée comprend vite le besoin de transport, lentement celui de la filature de coton ou de la céramique. La vitesse de déplacement étant une partie importante du succès militaire, elle a incorporé à ses services les métiers du rail.

Elle n'accorde pas la même attention aux corporations qui la fournissent d'équipement ou de conduite en terre pour les acides de poudrerie. Le chemin de fer et l'automobile sont des armes. La filature et la céramique ne sont que des industries. C'est pourquoi l'urgence de leurs besoins et les restitutions qui leur sont dues n'ont pas figuré dans les clauses de l'armistice.

L'humble bruit des usines dans Lille n'est pas moins important que celui magnifique des clairons français dans Strasbourg. Il importait plus au salut de la France de transporter vers les lieux de travail du bon outillage que d'aligner sur les voies publiques des canons hors d'usage.

Il y a plus d'intelligente pitié envers les morts et de déférence avisée envers les vivants par la reconstitution du travail que par les panoplies et les fanfares. L'énorme souffrance du soldat ne peut avoir pour récompense principale que le triomphe momentané et le délire des femmes en habits de fête.

Voulons-nous comprendre, et le plus vivement possible, que nous sommes vaincus par nous-mêmes si notre travail ne reprend pas sa pleine force.

La guerre, nous précipitant vers des activités énormes et inconnues, nous obligeait à une énergie supérieure et urgente. Se reposer était mourir. Il en est de même dans la paix, mais nous ne le sentons pas aussi âprement. La guerre par les outils aura une importance peut-être supérieure à celle par les canons. La victoire est d'avoir de la marchandise à vendre. La préséance du militaire est finie en Allemagne ; l'officier va descendre du trottoir devant l'industriel. L'homme de pugnacité,

botté et casqué, le type social le plus éminent d'une société qui avait foi en la guerre va être remplacé dans la considération publique par l'homme de travail. Le soldat va céder le pas.

C'est coûteuse erreur de nous vouloir commercialement hostiles à l'Allemagne. Notre ennemie militaire devient notre alliée industrielle par l'arithmétique du change. Le dollar à 14 francs, la livre sterling à 48 nous sont adversaires, comme le mark à 0 fr. 25 nous est ami. Pendant la guerre nos ennemis étaient ceux qui nous tiraient dessus, maintenant ce sont eux qui nous vendent cher.

Le mercanti franco-allemand est plus utile à la France que le ministre patriote qui se décidera tard à accepter le commerce avec l'Allemagne, quand les Anglais et les Américains y auront fait les plus belles affaires. La fraude esquive et précède la loi car, après avoir voulu fusiller ceux qui trafiquaient avec l'ennemi, il les faudra décorer.

Que de ligues se sont formées pour rendre l'opinion française ennemie du commerce allemand. Que d'affiches véhémentes, de « souvenez-vous ! » et d'images de la cathédrale de Reims. Et voici que le plus urgent besoin de la France est de manquer à ce souvenir de la haine, de biffer dans l'ordre commercial toute influence de la guerre : inimitié ou amitié ; car le commerce allemand nous sauve, le commerce anglais et américain nous perd.

Tant d'énergiques affirmations françaises contre la reprise des affaires avec les Germains, tant de discours allemands contre l'isolement économique, une si grande erreur réciproque, si vite et si énormément démentie ; un tel triomphe du travail internationaliste sur la politique nationale. C'est à nous

maintenant de craindre que les Allemands ne nous vendent pas assez, et à eux de se défendre de trop nous vendre. Ce qui était honni est souhaité et une preuve de plus est donnée de la stupidité des guerres et des peuples.

Notre salut est d'aller vers leur commerce qui est pour nous le plus profitable du monde. Malgré les proclamations de haines patriotiques, les interdictions de douane, nous y allons, car l'acheteur cherche le plus bas prix comme l'eau suit la pente. Il y a, dès l'armistice, une ruée du négoce français sur les pays rhénans. Les bureaux de la section industrielle : Forsterplatz, Mayence, sont pleins de solliciteurs de permis d'importation. Gens de tous trafics, venus changer du franc en mark, acheter des couteaux, des appareils photographiques revendus en France avec 100 % de bénéfice. Après ces charognards du commerce, passant des billets de banque dans leur gilet de flanelle et des ciseaux à broderie sous le jupon de leurs femmes, s'établissent les maisons à grands bureaux, qui vont lutter méthodiquement contre les embarras administratifs pour exporter tout ce qui leur est possible de tirer de l'Allemagne, jouer du change, acquérir des immeubles et fonder sur le Rhin les postes avancés de la fortune française. Le commerce avec l'Allemagne théoriquement réprouvé en France est de pratique immédiate dans toute ville où la troupe française arrive. Soldats, officiers, généraux, font de la contrebande. Les vendeurs de vin et de tissus arrivés 48 heures après l'armée créent la fortune des chasseurs d'hôtel devenus interprètes commerciaux qui accompagnent les Français dans les bureaux allemands et touchent une commission sur les affaires traitées.

Un portier ramasse en six mois 200.000 marks et rit d'être une si belle preuve du négoce franco-allemand.

Les Belges font à Aix-la-Chapelle et Cologne comme les Français à Mayence et Francfort. Liège fonde une ligue contre le commerce avec l'Allemagne et les trains vers Herbesthal sont pleins de Liégeois qui font navette pour rapporter de la faïence, du papier à tapisser, de la verrerie, des articles de bureau. Douane acquittée et voyage payé, les affaires sont encore très bonnes avec le mark à cinq sous. La pente du profit commercial descend de l'Allemagne. Aucun sentiment de réprobation nationale ne peut rien contre cette déclivité.

Les Italiens, premiers à profiter copieusement de la dépréciation de la couronne, vident les boutiques de la Karntner Strasse à Vienne, font sur Trieste des trains complets de fourrures, d'articles de voyage, de chaussures, de papeterie et revendent à 400 % du taux de l'achat.

De Vienne à Aix-la-Chapelle le commerce envahit les pays vaincus, emporte tout ce qu'il peut, pille à coup d'argent et par promptitude à jouer du change.

En six semaines les vendeurs autrichiens multiplient les prix par quatre. Une fourrure cotée 10.000 couronnes en février 1919 est à 40.000 en mars. La frénésie d'obtenir l'argent étranger, à mesure que la couronne se déprécie, prive ce pays en famine de ses dernières marchandises. On exporte par autorisation ou par fraude. L'allié du boutiquier viennois est l'acheteur italien.

*
* *

Les Anglais ont eu l'idée heureuse d'importer sur le prix du mark à 0 fr. 25 de la marchandise allemande et de nous la revendre démarquée, facturée en livres à 40 francs ; une des plus belles opérations commerciales faite dans le monde depuis 1914. Il nous coûte aussi cher de commercer avec les Anglais et les Américains que de nous battre avec les Allemands. Notre dette du change se compte par milliards comme notre dette de guerre.

L'Irlande était concurrente de la Flandre pour la filature de lin. Elle a maintenant une durable suprématie. Son matériel est intact. Son personnel, exempté de la conscription militaire, est resté au travail. Ses bénéfices lui ont permis de commander des métiers qui doubleront sa puissance de fabrication avant que la reconstitution de la nôtre soit commencée. Notre industrie textile est vaincue au premier paquet de fil.

Nous nous sommes préoccupés, et les Allemands avec nous, d'ôter, pour la paix du monde, les dents à la bête de meurtre que fut la dynastie des Hohenzollern. Mais la puissance militaire de l'empire a été par la mécanique et elle n'est point abolie parce qu'il manque en Allemagne un manchot qui portait un chapeau de fer avec un clou dessus.

Dans la forme de gouvernement que les Allemands se donneront, tiendront toujours leur puissance et leurs instincts. Depuis des milliers d'années ils sont des conquérants aux armes pointées vers

nous. Ils ont voulu tuer notre travail pour le triomphe du leur. Leurs usines auraient dû fournir, avant tout profit pour elles, ce qui par eux manque dans les nôtres. Ceci n'est point le massacre de leur fortune succédant à leur volonté d'exterminer la fortune française. Qu'ils travaillent et nous aussi.

Il fallait que l'industrie allemande nous avantage dans la juste mesure où cela nous était due. Elle nous fait des prix plus hauts qu'à ses nationaux, grande iniquité si on songe à tout ce qu'elle nous a détruit et qu'elle-même aurait dû se contraindre à remplacer.

Nous sommes commercialement entourés d'ennemis : Suisses, Espagnols ; nos anciens alliés Anglais devenus les Sterlings, Américains devenus les Dollars, qui nous refusent leur alliance financière.

Nous sommes châtiés d'avoir sauvé le monde et enduré que les Allemands détruisent notre puissance de travail. En 1913 le franc français vaut à Bâle au minimum 1,00 12 contre la livre à 25,27 1/2, le mark à 1,23 54.

En octobre 1919 le franc français vaut 0,64 5 en dépréciation de 35,5 0/0. La peseta est à 1,60. En novembre la Bourse de Paris cote la livre sterling à 37,76 ; le dollar à 9,04, la peseta 1,77 3/4, le franc suisse 1,637, le franc belge 1,07.

On prévoit que la livre vaudra 50 francs et le dollar 15. C'est le châtiment de notre victoire. Les nations naguère associées avec nous pour la bataille nous écrasent par leur industrie et leur commerce. Plus grande iniquité encore, les peuples qui pendant cette guerre n'ont été que marchands : Espagne, Suisse, Hollande, Danemark, Suède, Norvège, enrichis par les peuples guerriers dont nous sommes le

plus massacré, tirent fortune de la mort de 1.400.000 Français.

Aux époques anciennes de guerre et de troubles civils on enterrait la monnaie. Les riches de guerre ont loué les coffres-forts des banques ou en ont installé chez eux. Ils ont acheté avec le billet français, dont ils craignaient la baisse, du bijou, valeur portable facilement dissimulable. La Suisse est devenue le terrier des capitaux européens. Au lieu d'enfouir les louis d'or comme en 1815, on s'est fait ouvrir un compte à Genève ou à Bâle. Par cet afflux d'argent le change suisse a primé sur toutes les monnaies européennes malgré que la Suisse importe plus qu'elle n'expédie. Elle était industriellement dans les mêmes conditions que la France pour la dépréciation de son argent. Mais, importatrice des capitaux allemands et français, sa Banque, gavée d'or, a fait équilibre à son industrie privée de matières.

La Suisse est notre ennemie financière par l'excès de force que notre argent craintif lui a donnée.

Mais sa richesse va l'étouffer. On ne commande plus de machines à sa belle industrie mécanique. Ses hôtels resteront vides. Le touriste européen ne peut supporter le change qui réduit de moitié la valeur de son argent. D'autant le banquier encaisse les capitaux étrangers et fait hausser le franc suisse, d'autant l'hôtel manque de clients. La fortune de la Bourse de Bâle ruine les lieux de villégiatures. La Suisse ne peut plus exporter de marchandises ni ne peut importer le touriste. Il suit le même chemin que l'acheteur et va aux pays où le change est bas. Les hôtels de Wiesbaden sont pleins de Français qui désertent Lucerne.

Le change nous est un désastre : et aux neutres

un triomphe. Quel effort industriel l'Espagne a-t-elle fait pour être si riche ? L'augmentation de notre peine, non de la sienne a créé sa soudaine opulence.

Notre force de vainqueurs aurait dû nous permettre la justice de taxer ses bénéfiques de guerre. Sans aucune part des frais de ce bouleversement du monde, les neutres en ont eu le grand profit. Nous, peuples combattants ayant tout fait, eux peuples marchands ont tout pris.

Vainqueurs et vaincus ont un droit sur leur fortune.

LES MEURTRIERS Les Allemands ont prétendu
DU TRAVAIL justifier par la nécessité de
réquisition des matières la destruction de l'outillage
en France envahie. Prendre le métal des boutons
de porte, de la lustrerie ou des barres d'escalier et
celui de l'outillage n'est pas de même importance.
Réduire en mitraille à fondre ce qui a été ajusté au
centième de millimètre est un meurtre du travail.
Si l'Allemagne avait dû mettre au creuset les der-
nières appliques de bronze du château de Potsdam,
ce ne serait pas une excuse à avoir estropié les usines
françaises.

L'Allemand n'a pas fait que rompre les bâtis,
arracher les broches, ôter les joints. Il a fracassé la
valeur ouvrière par l'oisiveté. Il faut reconstruire
les métiers, refaire des mains accoutumées au travail,
revigorer en même temps que l'outillage toute l'âme
corporative. Les exemples sont fréquents d'ouvrières
qui abandonnent l'usine si on veut les changer de
machine. Elles tiennent à rester à la place de leur

habitude et, parce que leur labeur a longtemps eu lieu sur le même outil, elles s'estiment déchues si on le leur enlève. Le bâti où elles ont la cachette de leur tablette de chocolat et de leur miroir ne luit si bien que parce qu'elles y passent fréquemment le déchet d'essuyage. Combien d'habitudes et de ferveur ouvrières, quelle force de travail les Allemands ont détruit quand ils ont assommé les usines. Ils prétendaient n'y chercher que l'addition des kilos de métal. Fracassant un outil de 25.000 fr. pour y prendre trois kilos de cuivre, ils ne comptaient que le débris obtenu. Mais le métier est une personne mécanique. La vie que l'art lui a donnée dépasse énormément sa valeur au poids, seule comptée par le destructeur allemand. Démolir une maison pour en avoir les briques, casser un métier pour en fondre le métal, tuer le mouton pour prendre sa laine et couper l'arbre pour en cueillir le fruit est-ce réquisitionner selon le prétendu droit de la guerre les matériaux de construction, le cuivre, la tonte des troupeaux et les récoltes ?

L'Allemagne doit compte de la destruction des outils à tout le peuple qui vivait du travail.

Le vainqueur de cette guerre sera connu dans dix ans. L'industrie allemande a un outillage de pleine puissance, fait de tout ce qu'elle possédait et qui est intact, de tout ce qu'elle a construit depuis quatre ans et qui est énorme, de ce qu'elle a pris en France.

Après nos troupes triomphales dans Strasbourg, les soldats fleuris sous les baisers des femmes et l'étoile des cocardes tricolores dans la nuit du ruban noir sur le doux visage des Alsaciennes, il fallait voir la misère de la Flandre, la prodigieuse ruine de

la plaine de Lens où le cadavre du travail français est couché sur cinquante kilomètres d'épouvante.

Aux usines autour de Lille, les Allemands n'ont pas eu le temps d'enlever, en octobre 1918, les monceaux de métal. Tant ils fracassaient que leurs transports n'arrivaient pas à suivre les démolisseurs. Les métiers d'une des plus belles usines cotonnières de la région sont brisés dans la cour. Les plateaux d'ensouples, les pignons, les morceaux de bâtis font un hérissément teinté de rouille. Le vieux gardien de ce désastre est silencieux. Il ne connaît point de suffisantes paroles pour dire son indignation et sa tristesse. Les cheminées, revenues au rouge clair de la brique neuve depuis quatre années qu'elles ne fument plus, dominant des chaudières brisées, privées de leurs tubes. Aucune machine motrice n'est intacte. A toutes manquent les pièces essentielles. Des cylindres sont rompus au maillet.

A Haubourdin, sur la Deule, cessent les grandes destructions par le canon. Après Lens et La Bassée en poussière, cette ville aux dégâts réparables est la première qui contienne des maisons entières. Depuis 60 kilomètres, aucune cheminée d'usine n'était debout. En voici maintenant qui hérissent la plaine : celles de Loos, de Lomme, de Lille. On avance jusqu'au Christ de Mouscron, près de la frontière belge, pour voir de haut toutes celles de Roubaix et de Tourcoing. Mais aucune ne fume.

En dedans des murs que l'obus a laissés intacts, le marteau du démolisseur a frappé sur les outillages. Derrière l'armée militaire allongeant le tir de ses canons pour blesser les villes, a opéré l'armée industrielle de détérioration.

Ce n'est point, comme dans la maison pillée, la

trace des gestes du soldat ivre qui a bu le vin, pris les bijoux et cassé la glace. Un régiment en folie guerrière n'a pas accompli ce dégât et poussé les métiers à la cour pour se faire place à dormir et loger ses chevaux. Il y a eu ici, non des excitations individuelles, mais la volonté d'une nation.

L'Allemagne a fait de tous les métiers des cadavres en les frappant au maillet, comme ses mitrailleuses frappaient dans les rangs de l'infanterie française. Brisant un pignon ou tuant un homme elle détruisait une partie de notre force. Elle a voulu nous infliger une défaite mécanique dont nous serions un quart de siècle à nous relever.

Herr Haas, un des réquisitionneurs de métal qui a le plus brisé dans Lille, certain d'accomplir une besogne légale, régulière puisqu'ordonnée par le gouvernement, ne concevait pas qu'on puisse en avoir contre lui de l'irritation.

Un matin de 1916 le concierge d'une filature de lin annonce cet officier au directeur qui arrangea sa cravate et se boutonna pour la présentation qui fut courte. Comme il arrivait dans les salles, un solide frappeur abattait au marteau un étirage. Le directeur fut averti vigoureusement de ne pas gêner ce beau travail :

« Foutez-moi le camp d'ici ».

Ainsi fit-il connaissance avec Herr Haas, lieutenant de l'armée allemande, par profession établi à Magdebourg, vente et achat de vieux métaux, chaudières éclatées, usines incendiées. Herr Haas travaillait ici dans le neuf avec plus de vigueur que dans le vieux.

Il n'avait jamais eu si beau métier et si tranquille conscience à tout casser. Il touchait du gouverne-

ment allemand 37 marks 50 par tonné de fonte mise sur wagons. Il payait les appareils de manutention, le camionnage, le salaire de la main-d'œuvre composée de prisonniers et de civils. Il se vanta d'avoir en un seul jour chargé 120 tonnes de métal. Les gens compétents estiment qu'en ajoutant encore à son profit les opérations du change sur le salaire, il gagnait 30 francs par mille kilogrammes ; Le jour des 120 tonnes il encaissa 3.600 francs de bénéfice net. Sa moyenne était de 3.000 francs par jour. La démolition d'une seule usine lui rapporta 400.000 fr.

Cherchant à kiloter, à rassembler dans le temps le plus court la plus grande quantité de métal, il attaquait ce qui était de prise facile : les métiers, les transmissions, les moteurs. Il laissait les fers situés aux parties élevées des bâtisses. Charpenter pour les chercher lui aurait trop coûté. Excellent industriel, il baissait son prix de revient en diminuant ses manutentions. Il trouvait plus profitable de ne prendre qu'à niveau du sol à moins qu'il pût descendre la marchandise à la dynamite, comme il fit en achevant l'écroulement des usines blessées par l'explosion du dépôt de munitions des Douze-Ponts.

Dans de robustes bâtiments qui tenaient encore très bien debout et où il aurait suffi de quelques soutènements boisés en attendant les réparations de maçonnerie, Herr Haas fit éclater des cartouches aux colonnes d'appui des salles pour en avoir le métal. Il abattait une usine afin d'y trier la ferraille. On aurait pu démonter les colonnes mais c'était trop coûteux travail. Le directeur était averti : « Rentrez chez vous. On va faire sauter. » Il ne revenait que pour voir les nouvelles blessures énormes de l'usine assassinée :

Les étirages, les peigneuses, les bancs à broches, les mécaniques les plus parfaites du textile valaient pour Herr Haas leur poids de fonte et de cuivre. Il fut quelquefois blâmé, non de trop détruire, mais de ne pas s'y appliquer assez. D'autres faisaient mieux.

Un officier venu du bureau du fer, à Valenciennes, lui montra avec sévérité des poulies à gorges restées en haut des couloirs à câbles : « Comment, dit ce consciencieux contrôleur, vous laissez ça. »

Herr Haas n'aurait pu répondre qu'en établissant le prix de revient de la descente de ces lourdes pièces ; à peine y aurait-il gagné 10 francs la tonne. Peu d'ouvriers acceptaient de se passer d'échafaudage, de n'appuyer qu'une échelle et de sectionner au chalumeau tous les appuis de la masse de fer pour la faire tomber d'un seul bloc. Dans une salle de 38 métiers continus à filer le coton il ne resta que des débris de bois. Une équipe brisait les métiers, une autre lançait la ferraille par la fenêtre, une troisième la ramassait dans la cour et la chargeait sur camions.

Le métier à tisser, contenant peu de métal, n'a pas été détruit, ni enlevé entier pour perfectionner l'outillage allemand, car ce matériel était de vieille construction. Mais les filatures ont enduré l'extermination. Sur 980.000 broches de laine, 600.000 étaient déjà détruites en mai 1917. Cette conversion du plus bel outillage en mitraille à 37 marks 50 la tonne montre le calcul de l'Allemagne et que si elle nous avait vaincus nous étions pour 50 ans une nation appauvrie et sordide.

Ce qu'elle a volé elle doit le rendre, et ce qu'elle a détruit le remplacer. Mais elle ne peut être la bête.

à sang sur qui la France pompera pendant 50 ans sa vie indolente. Notre force profonde est en nous, non en elle. Nous sommes, pour les générations qui suivront, créateurs des germes de la guerre ou de la paix. L'œuvre de Bismarck vient de s'écrouler sous la poussée de plus de la moitié de l'humanité, parce que son principe contenait la guerre. Le triomphe de l'Allemagne en 1871 a été son empoisonnement. Renonçant à la brutalité des annexions, elle se sauvait.

Il est salubre à une nation de penser qu'elle ne demeure jamais pour longtemps seule à parler haut dans le monde. Les enfants à naître feront par notre faute des cadavres de soldats ou par notre prévoyance des ouvriers heureux. Prenons garde de ne pas être des triomphateurs momentanés, menant jusqu'à l'exaspération la joie de dominer, pour produire dans un demi-siècle la réaction sanglante.

Soyons puissants par nous-mêmes et non par la faiblesse des autres. Des irréfléchis ont demandé la destruction des usines allemandes. Dans le travail, patrimoine de l'humanité, la ruine de nos ennemis n'est pas la reconstitution française.

Les Allemands ont à réparer l'impossibilité où ils nous ont mis de travailler pendant un long temps dans les régions occupées par eux.

Il n'aurait pas dû leur être permis de vendre hors de leurs frontières une seule machine tant qu'ils n'auraient pas remplacé celles qu'ils avaient en France emportées ou détruites.

Prétendant élever l'humanité, l'Allemagne l'a avilie et réduite à ne s'occuper pendant quatre ans que de massacre. Ne laissons pas s'établir sur nous la victoire de l'esprit de haine. Nous avons été

contraints de faire des choses qui rendent honteux d'être hommes. Il a fallu fabriquer des gaz asphyxiants ou mourir asphyxiés. Le travail germanique doit réparer les crimes du pangermanisme. Sa noblesse aurait été de s'y obliger lui-même et notre habileté de l'y contraindre. Nous avons trop pensé à l'écrasement de l'Allemagne, pas assez à la revigoration de la France qui, si grand qu'ait été son effort, ne peut en espérer le repos. Car il lui faut maintenant sauver son travail et, après la lutte militaire contre ses ennemis, mener la lutte commerciale contre ses alliés.

LA JOIE DU RHIN La trace terrible de la guerre si profondément empreinte en France n'existe pas sur le sol allemand.

Les seules ruines des bords du Rhin sont celles des vieux burgs cernés sur les coteaux par les armées de vignes.

La richesse de la terre est intacte en ce pays où vit le peuple qui a sévi comme un cataclysme sur la France. Les centenaires débris de manoirs dont le travail agriculteur vient toucher les murailles évoquent le décombre des villes et des plaines de bataille, Lens, Ypres, le chemin des Dames où le regard de l'homme s'use à essayer de voir la fin du désastre. La pulvérisation et le défoncement ont l'immensité d'un océan. La terre désertique porte pour des siècles la trace de la colère humaine. Aucune muraille ne reste qui ait encore la hauteur et la solidité des burgs du Rhin, assiégés de fécondité, graves dans le sourire des pampres.

Si ce pays prenait figure de ce qu'est devenue

la terre de France sous le canon, pas un échalias de vigne n'y serait debout ni un rempart de vieux château.

Le brouillard vert des feuilles d'asperges, le bois musclé des pommiers, les vignes profondes habillent à l'automne cette terre soignée. Autour du tronc des arbres fruitiers est lié un bracelet de papier enduit de la noire colle à vers. Les parasites rampant de terre le long de l'écorce ne peuvent le franchir ; le fruit bien gardé reste sain dans le feuillage échémillé. L'homme ici ne fait la guerre qu'à l'insecte ; ailleurs où il a attaqué l'homme, ces mêmes mains, si soigneuses des arbres abondants en jolie nourriture, les ont sciés au pied, non pour mettre le bois au feu, mais le laisser pourrir, le tronc couché lié encore à la souche par le peu d'aubier et d'écorce que l'outil n'avait pas tranché. L'arbre a été tué parce que ses fruits auraient nourri une race ennemie. Par le charme de cette campagne rhénane s'augmente encore la laideur de la guerre qui a détruit ailleurs cette beauté et cette force, ne laissant que des squelettes rompus d'arbres morts, des chardons dans le chaos de la terre, l'excavation, la ronce de fer et la mauvaise herbe cachant l'explosif prêt à jeter sous le premier coup d'outil son aboiement de mort. Rêver Lens au lieu de Mayence, Verdun pour Coblenz ; Reims pour Cologne mettrait la ruine formidable dans cet immense sourire du fleuve et des vignes ; à la place des villages actifs, des maçonneries fracassées où la vieille mesure féodale peuplée de bêtes, le burg décorant de noir les pentes vertes, serait le logis resté le plus solide, choisi pour abri par les premiers habitants revenus. Mais le fantôme de la Mort recule de ce pays vivant, car les soldats

ne sont pas ici destructeurs, mais bons paysans, méticuleusement soigneux de leurs arbres au bord du Rhin, roulant en ses larges flots la fortune et les légendes. Le goût de pierre qui râcle au fond du vin venu des vignes tenaces dans les terres caillouteuses rappelle la saveur terrible de l'air chargé de la poussière des explosions. Les péniches de 1.200 tonnes, ordonnées derrière les remorqueurs, avancent nombreuses sur le fleuve franchi de ponts sans dégradation, travail respecté après tant qui fut détruit. Les tabliers de fer des ponts de France trempent obliques dans le flot mousseux sur le hérissément des piles rompues ; la vase des canaux aux écluses sautées apparaît à la place où l'eau portait les lentes bélandres. Le Rhin n'a pas entendu la dynamite ni reçu dans sa vague étonnée l'écrasement des ponts.

Auprès de la misère de la France défigurée, dure le sourire de l'Allemagne au corps sans blessures, sans un échelas rompu à ses vignes, sans une branche cassée à ses beaux arbres de Wiesbaden, dont les feuilles en chute lente tendent sur l'herbe verte des tapis d'or, autour des troncs puissants où les soldats n'ont pas planté de clou pour attacher leurs chevaux, mangeurs voraces de l'écorce. Arbres heureux, fiers de toute la beauté abolie à ceux frappés d'obus dans la plaine de Lens, rongés de gaz asphyxiants, cadavres de végétaux dont les racines mortes soutiennent le tronc torturé.

La forêt des cheminées d'usines de Cologne n'a pas subi le fauchage du dynamiteur faisant tomber toutes celles d'Armentières qui portaient la fumée puissante du travail.

*
* *

Campagnes, villes de plaisir, villes d'usines, tout est intact, peuplé de soldats amis du commerce, bien munis d'argent dont le change multiplie la puissance d'achat par 4 pour les Français, par 6 pour les Anglais, par 9 pour les Américains. La facilité de dépense des Britanniques enrichit Cologne tellement peuplée qu'il est interdit aux voyageurs de rester plus de trois jours à l'hôtel. L'armée d'invasion est venue ici jeter non la mort et la misère, mais la vie et l'argent. Les baïonnettes blanches des soldats de garde à la porte des « Head quarters », de la « British army of the Rhine » au pied de la cathédrale humiliée ne sont que le signe d'une police bien faite et non d'une volonté d'extermination. Devant ses conquérants momentanés, le Rhin sourit, plein de richesse et de beauté. Dix ans d'occupation anglaise à Cologne ne dégraderont pas une pierre. Trois mois de passage de l'armée allemande ont marqué pour un demi-siècle des pays de France.

Les « Child feeding missions » américaines donnèrent belle santé aux enfants de Coblenz, ville étonnée d'une administration militaire si bienveillante qui habilla les familles ouvrières avec les stocks des tissus d'armée, réjouit les affamés par les boîtes de conserves et fut si follement prodigue de marks dont elle avait 25 pour un dollar que les cireurs de bottes installés devant la gare firent en un an des fortunes de gros commerçants. Le goût de l'officier et du soldat de ne marcher qu'en chaus-

sure luisante donna aux décrotteurs des rentes de 10.000 marks.

La guerre n'apparaît ici que par la fanfare, la coquetterie de l'armée et la dépense du soldat riche.

Villes honteuses et fortunées, conquises mais aidées ; peuple qui a fait ailleurs sang et feu et reçoit en réplique l'enrichissement par les armées qui accélèrent le commerce avec lui qu'on voulait par vengeance isoler du monde.

La guerre qui fut pour la France un enfer plus rude que celui des damnés est ici pour tous les boutiquiers une aubaine, pour beaucoup de femmes un amusement.

Les puissantes usines aux machines prêtes à dévorer la matière en attendent l'abondance pour jeter au monde la force du travail allemand.

L'IMPOSSIBLE Les Français sinistrés ont eu
RÉPARATION pendant un temps l'illusion que
l'Allemagne paierait intégralement le préjudice causé
à leur propriété.

L'histoire des lois françaises doit compter comme
faute grave le retard de la loi sur les dommages de
guerre.

Beaucoup de ceux qui voulaient se remettre à la
besogne industrielle dans les régions dévastées ont
attendu pour commencer leur travail que le Parle-
ment ait fini le sien. Le législateur a allongé le chô-
mage créé par le destructeur allemand. Il a limacé
sur la loi. Son inertie détériorante a succédé à
l'énergie destructrice allemande. A la volonté enne-
mie appliquée à abattre notre industrie, nous avons
ajouté la lenteur à la reconstituer.

Après la tristesse du champ de bataille et de la
terre défoncée, chargée de ruines, est venue la tris-
tesse du chômage. Le Géant Travail s'est assis les
mains pendantes et le front penché. On sait tout ce

que le dévastateur germanique a fait pour tuer les métiers. Quelle force rapide avons-nous opposée à cette intention accomplie ? Le Parlement a été sans promptitude pour fixer le droit du sinistré. L'État ne fera droit à la réparation que s'il a la force, qui est l'argent. Le fait limite la justice. Nous serons justes, autant que nous le pourrons. Aujourd'hui, totalement victorieux, pouvons-nous être totalement justes ? L'Allemagne est-elle capable de réparer tous les dégâts qu'elle a commis ? Nous n'en savons rien. La France doit d'abord l'égalisation des charges de la guerre sur tous les citoyens. Les usines de tissu fin et d'apprêt de Tarare ne peuvent conserver une fortune faite pendant que celles de Saint-Quentin étaient détruites. L'alcool des Charentes a augmenté de prix par la ruine de l'industrie betteravière. Le textile de Normandie a repris force par l'écrasement de celui des Flandres. Répartir sur la nation entière le préjudice des régions choquées par la guerre devait venir avant la recherche du remboursement total. S'il peut être atteint, tant mieux ; si c'est une illusion que de le croire possible, qu'on le dise.

La force de réparer de l'Allemagne sera-t-elle égale à sa force de destruction et pourrons-nous l'obliger à exercer pour nous son travail comme elle s'est complue à pratiquer la brutalité ?

Pour notre salut il vaut mieux compter sur notre force joyeuse que sur la sienne contrainte et ne pas thésauriser la ruine en nous occupant trop de lutte administrative.

Le dommage national français est à réparer par l'Allemagne, mais est réparable avec plus de certitude par nous. Nous remettre au travail est la plus sûre garantie de rétablissement de notre

fortune industrielle. Nous sommes, par l'augmentation du chômage, nos propres ennemis.

Aucune loi ne peut donner franchement la certitude que le sinistré aura une indemnité égale à ses pertes. La guerre laisse une mutilation de fortune comme une mutilation d'hommes. Un soldat amputé de deux membres touche une pension annuelle de 1.200 francs. Quand il toucherait 12.000 francs, il ne serait pas encore indemnisé. Il n'y a point de justice absolue possible dans la guerre, même pour l'assailli devenu vainqueur.

On ne parviendra pas à établir la justice au centime comme une comptabilité. Les soldats qui pourrissent sous un mètre de terre et dont la croix de bois est déjà disparue ont subi un sort auprès duquel est heureux celui du propriétaire de l'usine blessée qui attend réparation de l'État. Puisqu'on ne peut ressusciter les morts, il n'y a de justice qui nous égalerait à eux que si nous mourions tous et cette absurdité vaut pour les biens comme pour les hommes. N'espérons pas d'intégrales réparation de dommages de guerre. Une amputation de fortune est inévitable.

La stricte justice envers les combattants, et telle que la veulent les femmes, serait que tous hommes de même âge, ayant le même nombre d'enfants, aient été blessés le même jour. La justice envers les sinistrés est aussi facile. Ils ont perdu l'usine et l'outillage, le chiffre d'affaires et la clientèle. Ils sont appauvris aussi iniquement que des combattants furent culs-de-jatte et d'autres décorés qui restèrent beaux hommes pour défiler triomphalement et choisir dans le sourire des femmes.

La réparation aux industriels sinistrés sera tou-

jours plus grande que celle accordée aux soldats mutilés. Le légionnaire des cohortes romaines recevait la terre conquise. Le Poilu aveugle touchera 2.400 francs par an. Il lui reste la mendicité. Une solidarité corporative pouvait réduire dans l'industrie sinistrée l'injustice de la réparation nationale. Les filateurs de lin n'ont pas consenti à donner 5 francs par paquet de fil, ni les teinturiers 5 francs par pièce de tissu traitée, à leurs collègues aux usines détériorées, car le fainéant aurait tiré rente de l'homme actif. L'intelligent prêt le premier paierait-il la routine du chômeur attardé, qui voudrait faire produire sa ruine, n'y remuant rien de crainte de diminuer l'indemnité de l'État. Il faut le laisser comme un mort ou un blessé du travail. Que l'inévitable iniquité l'écrase car la justice sans folie ne contient pas la perfection. Le grand réparateur est le travail.

LE MAL DE VENDRE Par défaut d'outillage,
ET REVENDRE nous sommes plus acheteurs que fabricants et vendeurs. Nous manquons de drap ; plus encore d'en faire et non d'importer le tissu anglais mais la balle de laine d'Australie que nous peignerons, filerons, teindrons et tisserons nous-mêmes.

Quelques filteries capables, en janvier 1919, de reprendre leur fabrication de fil à coudre, ne pouvant être approvisionnées par les filatures françaises en filés à retordre et cirer, en demandèrent aux Anglais qui répondirent par des offres de fil à coudre tout prêt sur cartes et bobines.

Le génie du constructeur nous est plus urgent que celui du vendeur, mais ne se développe pas aussi robustement. Le mercantilisme devient une épidémie. Le prix des marchandises à l'origine est grevé de toutes les reventes de la classe nouvelle qui se met à vivre du négoce et abandonne la fabrication. On y trouve des ouvriers quittant l'atelier

pour exploiter un fonds de comestibles achalandé avec trois douzaines de choux et 50 litres de vin, des patrons qui vendent leurs usines pour devenir boursiers ou commissionnaires. Ils peuvent recéder le jour même de l'achat une marchandise avec 25 0/0 de bénéfice, tandis que convertir une matière en objet fabriqué comporte plusieurs mois de travail et de risque avant d'établir une facture. La vieille formule de la fortune française bien constituée : un tiers en terres ; un tiers en rentes ; un tiers en industrie ; évolue en : un tiers en terres ; un tiers en rentes ; un tiers en commerce.

Un industriel français associé dans des usines en Amérique y cède sa part pour bénéficier du change du dollar et acheter des immeubles à Paris. Un autre retire son argent de l'industrie pour faire la revente des stocks de l'armée américaine qu'il cède 100 0/0 plus cher aux Allemands. La baisse du mark fait acheter par les Français des immeubles en pays rhénan, opération fructueuse, car le foncier bâti n'a pas haussé par suite de l'occupation : une maison de 100.000 marks en 1914 vaut encore 100.000 marks en 1919, mais les 100.000 marks valent 25.000 francs. L'acheteur revendra quand la maison vaudra 200.000 marks et les 200.000 marks 150.000 francs. En attendant il touche des loyers.

Pendant quatre années de guerre ce fut facile d'être commerçant, grâce à la hausse constante. Acheter et vendre devenait sans danger, la marchandise étant toujours plus coûteuse deux jours après. On achetait toujours bien puisque ça augmentait aussitôt, mais on vendait mal puisque le prix haussait le lendemain. Il n'y avait que manque à gagner, jamais perte.

Un heureux moyen de faire fortune était d'acquiescer n'importe quoi, le mettre en magasin, dont on prenait clef en poche pour un voyage de trois mois, et on revenait pour revendre avec 50 0/0 de bénéfice. Il suffisait de rester un peu plus longtemps parti, à ne s'occuper de rien pour augmenter son profit.

Tant de fortune facilement gagnée a cherché à se consolider en évitant le risque industriel et à se cacher du fisc.

L'État a commis la faute de taxer à égalité le vendeur, le spéculateur et le fabricant, alors qu'il aurait dû augmenter la perception sur le commerce et la Bourse où le gain est possible en un jour et exonérer l'industrie pour qu'elle utilise ses bénéfices en outillage. Ainsi la France augmentait sa force usinière. L'argent à attaquer est celui qui est amassé pour jouissance ou tranquillité personnelle. L'argent de risque, qui se donne tout au travail, est le créateur de la fortune publique.

Exonérer l'industrie proportionnellement à ses acquisitions d'outillage et à ses exportations, taxer le portefeuille, la rente, la commission, aurait haussé par l'augmentation de travail la valeur de l'argent. L'impôt industriel jusqu'à 80 0/0 sur les bénéfices de guerre a diminué l'énergie de production. Des maisons ont usé à fond leur matériel et refusé de construire de l'habitation ouvrière puisque le fisc n'admettait pas que cela diminue l'impôt.

Les intermédiaires uniquement propres à majorer le prix de la marchandise ont pu dissimuler des sommes plus aisément que les fabricants, et la revente est devenue un moyen de fortune mieux perfectionné que l'outillage.

L'ESPRIT MÉCANICIEN Le métier à bas de
DANS William Lee, pre-
L'INDUSTRIE TEXTILE mière machine du
tissage à mailles, est de 1586. Il fut importé en
France vers 1656. Les modifications successives de
ce métier jusqu'au « rule-lock » pour la fabrication
des tulles et des dentelles sont dues à la mécanique
anglaise. La France, voulant entreprendre cette
fabrication, était encore soumise, en 1816, aux cons-
tructeurs britanniques à qui l'exportation des mé-
tiers était interdite sous des peines pouvant aller
jusqu'à la mort. La fabrication française s'installa
en un lieu côtier commode pour recevoir en contre-
bande les machines anglaises. L'industrie des tulles
et dentelles mécaniques commença à Saint-Pierre-
lès-Calais, endroit facile pour les fraudeurs qui y
débarquaient l'outillage de Nottingham et les fins
fils de coton. Les métiers se montaient là par une
circonstance géographique, non à cause des ressources
en matières ou de l'inventivité mécanique indigène.

C'est un exemple d'industrie brusquement créée par importation d'outillage. L'esprit mécanicien français n'a pas agi. La technique est passée du travail à main au travail sur machine, par une invention étrangère.

De la dentellière maniant les fuseaux sur coussin, au métier à dentelle, il n'y a pas imitation du premier geste ouvrier comme dans le tissage où l'outil à main a été calqué dans sa forme et dans son rythme par la mécanique. Il est probable qu'on a autrefois tissé en France tous les genres d'étoffes à dessins et même des unis sur le métier perpendiculaire qui permet à l'ouvrier d'avoir le tissu face à lui, comme cela se fait encore aux Gobelins et aux Indes, mais le métier horizontal, repris par la construction mécanique, est utilisé depuis des siècles par les tisseurs à pédale ou à la corde, qu'ils nomment sonnette.

La mécanisation de la filature de coton est également anglaise, mais il n'y a pas eu, comme pour le tulle et la dentelle, apparition d'un outil qui rompait complètement avec la technique à main.

L'invention mécanique de filature commence au rouet, remplaçant la quenouille et le fuseau, outils directs comme le carreau de la dentellière. Le rouet est le premier essai de filage sur broche rotative mue par une roue à pédale. Le principe de la filature moderne y est contenu. Le rouet n'a jamais été monté à plus de deux broches horizontales ; la mull-jenny à plusieurs centaines de broches n'en est qu'une extension due à Hargreaves, Arkwright, Crompton, qui, de 1767 à 1775, achèvent le métier à filer le coton dont la construction n'a, depuis eux, varié que dans des perfectionnements de détail et de dimension.

Par cette agilité d'invention, l'Angleterre multiplie ses ressources industrielles et sa population. Elle compte 7 millions d'habitants en 1767 et 18 millions un siècle plus tard. Sa mécanique est déterminante de sa natalité et de son immigration. Elle augmente sa construction de navires pour amener aux filatures le coton d'Amérique ; elle aménage des ports et des docks, creuse des mines, pour fournir le combustible aux usines et à la navigation augmentées. Le personnel de l'industrie cotonnière devient de 5 millions d'hommes, femmes, enfants. L'Angleterre est obligée de commencer la législation ouvrière. Son industrie et son commerce vont conquérir le monde par une conséquence de l'esprit mécanicien.

En 1775, le parlement d'Angleterre décrète 4.000 livres sterling de gratification à Samuel Crampton.

La force du travail antique était dans l'esclavage, celle du travail moderne est dans la mécanique. Un grand nombre d'hommes, tenant des outils à main, ont créé la renommée du papyrus d'Égypte ou de la pourpre de Carthage. Le travail actuel n'est puissant que par ses machines et il ne sert de rien de disposer d'effectifs nombreux si une suffisante mécanisation n'est pas réalisée.

Des industries françaises sont paralysées par manque de machines. Il n'existe pas en France un seul constructeur qui puisse monter une filature de lin.

Les premiers métiers français, pour filer au mouillé, selon les principes de Philippe de Girard, furent faits en 1848, à Lille, par Arnold. Ils étaient bien construits. On en trouve encore qui fonc-

tionnent dans les vieilles filatures. Une maison anglaise s'installa ensuite à Lille pour continuer cette fabrication. Les Allemands y ont, pendant l'occupation, enlevé jusqu'au dernier boulon. La France ne filera du lin que si la mécanique anglaise lui fournit l'outillage.

La manière à travailler pouvant être indigène, puisque la culture linière, qui a été autrefois abondante en France, y reste pratiquée pour les produits fins à grande renommée, tels que les lins de Bretagne et de Flandre, la mécanique pour le travailler est importée. Les rares métiers fabriqués en France avant la guerre ne traitaient que les lins de Russie. Nos lins de pays, de qualité plus précieuse, et ceux rouis en Lys belge, étaient filés en Irlande. Deux usines à Lille faisaient seules les numéros fins sur de la mécanique anglaise. L'Alsace, qui file le coton, une matière importée, a ses constructeurs de machines. La Flandre, fileuse de lin, n'en a pas.

A cet exemple de vieille industrie française, vasale de l'étranger pour son outillage et qui ne peut actuellement reprendre son activité faute de machines, il faut ajouter l'exemple d'une industrie textile récente : celle du fil de textilose, qui a été, tout le temps de guerre, dans l'impossibilité de faire fabriquer son outillage en France. L'Allemagne, privée de coton, de jute, de laine, a développé ses fabrications de fils de pâte de bois, à un tel point qu'elle en a fait la base de toute sa fourniture textile.

Que vaudrait une armée sans arsenaux ni usines, attendant de l'importation toutes ses armes et munitions ? Notre industrie textile est exactement dans ce cas.

Les Français qui n'ont jamais tant de rendement que dans l'improvisation ont à un moment manqué de persévérance dans l'histoire de leur mécanique du fil et du tissu, puisque des inventions importantes sont dues à des Français : Jacquard, Philippe de Girard et que la fabrication en est devenue étrangère.

La mécanique cotonnière anglaise, restée la première du monde, a eu plus tard pour rivale l'inventivité alsacienne. Il n'y a, dans la mécanique du coton, aucune manifestation notable de l'esprit mécanicien français. La France, qui était agricole-ment linière, a d'abord traité le coton en produit de contrefaçon. La politique économique française fut de l'éliminer. L'importation en était à peu près interdite sous Napoléon I^{er}. Le droit d'entrée par 100 kilos fut de 55 francs et ramené en 1836 à 20 francs. Les liniers français, mécontents, voulaient l'interdiction nette.

Cette vieille lutte entre le lin et le coton, commencée par la France contre l'Angleterre et l'Amérique, continua entre usines françaises, quand un certain nombre de celles-ci, dans les régions de Lille, Mulhouse et Rouen, eut adopté le coton. Les administrations de l'État se sont toujours traditionnellement maintenues clientes du lin et du chanvre pour la fourniture aux troupes, hôpitaux, postes et télégraphes. La présente guerre a rompu les vieux usages et obligé l'État non seulement à adopter le coton, mais encore des méteils jute pour les armées.

Si le lin français s'opposait au coton, il ne développait pas en même temps sa mécanique et en était encore au rouet que déjà la mull-jenny

fonctionnait à Belfast. Un décret impérial de 1805 promet 1.000.000 de francs à l'inventeur de la machine capable de filer en fin le lin et le chanvre.

Philippe de Girard estima avoir réussi en 1810 et le prix lui était bien dû, puisque la mécanique linière utilise toujours les principes posés par lui. Tandis que le parlement anglais donnait pour la « mull-jenny » 100.000 francs qu'il n'avait pas promis, la commission française refusait d'attribuer à Philippe de Girard le million décrété, et l'inventeur était poursuivi pour dettes. Il alla filer du lin en Russie. Il avait trouvé le procédé au mouillé permettant d'affiner le fil. Sa mécanique combinait les principes du rouet et de la quenouille, ses bacs d'eau chaude remplaçant les doigts tièdes et mouillés de salive de la quenouilleuse.

L'Angleterre entreprit sans tarder la construction des machines de Philippe de Girard et comme pour celles du tulle en interdit l'exportation. Les premières, sorties en contrebande, dissimulées dans des bateaux de charbon, furent installées en 1834 près de Dunkerque par l'Écossais David Dickson, ancien directeur de filature à Arbroath, qui fonda la maison Dickson Malo et C^{ie}, médaillée d'or à l'Exposition de Paris de 1844 pour sa fabrication réalisée par fraude sur de la mécanique anglaise, d'invention française.

Dans les numéros au-dessus du 350, la machine n'a pu encore remplacer la quenouille. On a été pour des expositions jusqu'au 400, mais en marche réellement industrielle des filatures françaises ne dépassent pas le 250. De ce numéro jusqu'au 350 nous devons nous fournir aux filatures irlandaises. Au delà du 350 jusqu'au 500, le fil est encore tiré des quenouilles

et sert aux tissus, dits en « fil de main », linons pour mouchoirs de grand luxe, ou batistes pour nappes d'autel.

Notre réputation de liniers par les toiles de Flandre, de Bretagne, existait bien avant le grand usage de la cotonnade, dû à la mécanique anglaise ; les principes de l'outillage usinier pour la filature de lin ont été trouvés en France, nous sommes cependant soumis aujourd'hui aux constructeurs de Belfast, si exclusivement que la filature française n'a pu, depuis la guerre, augmenter ou reconstituer son outillage, faute de métiers anglais.

La mécanique du coton est restée dans beaucoup de détails bien supérieure à celle du lin. Il n'existe dans celle-ci rien de comparable aux jolies machines que sont les lentes peigneuses anglaises à huit têtes ou les rapides peigneuses alsaciennes à une tête. La peigneuse de lin est toujours un outil sommaire mouvant perpendiculairement les rangées d'aiguilles de fer semblables à celles où le peigner on à main travaille horizontalement. Le plus grand progrès réalisé y a été récemment l'automatisme du serrage et du desserrage des presses, qui supprime les deux tiers du personnel d'enfants. Depuis 10 ans des peigneuses étaient périodiquement arrêtées dans toutes les filatures de lin, faute de mains. La pénurie de personnel activa l'invention mécanique pour y suppléer. Il est probable que si le recrutement des enfants de 13 ans nécessaires au peignage était resté abondant, l'industrie linière n'aurait pas sollicité l'invention mécanique. Elle n'a été sensible qu'à l'urgence et non au désir de perfection de l'outillage. Des progrès continus y ont cependant été lentement réalisés ; il faut beaucoup plus de machines qu'en

1850 pour produire le fil, mais il est meilleur. On comptait il y a 60 ans un étage de filature de lin pour un étage de préparation ; on calcule aujourd'hui pour la préparation deux fois la surface couverte pour les salles de filature.

La France avait sur ses 550.000 broches de lin un bon assortiment de fabrication depuis le numéro 3 à Pérenchies jusqu'au numéro 220 à Lille. La guerre fut un désastre pour tout son textile : le drap à Reims, la laine à Roubaix, le lin et le coton à Lille. Il ne resta de libre, mais bombardé, que le jute à Dunkerque. Pendant ce temps l'Allemagne accomplissait dans les industries du fil et du tissu un des plus grands progrès techniques de cette guerre.

*
* *

Quelques fabrications françaises doivent aux guerres anciennes leur prospérité. De 1861 à 1865, pendant la Sécession américaine, la filature de lin a commencé ses gros bénéfices et augmenté son outillage afin de remplacer le coton, cause de la lutte entre partisans et adversaires de l'esclavage. L'Amérique le gardait pour l'équipement des troupes. Il était rare par les difficultés de culture et de transport. Le prix des étoffes haussa en Europe. Les usines de lin, concurrentes du coton, eurent la même importance que les filatures et tissages de papier en 1914-1918 dans l'Allemagne privée de tout ravitaillement textile.

La fabrication sucrière de betterave pour remplacer celle de canne est due au blocus continental décrété le 21 novembre 1806.

La lutte de Colbert contre les Hollandais, celle de Napoléon contre l'Angleterre commencent les grandes hostilités économiques reprises en 1914 et qui opposent la terre et la mer, le transport et la fabrication.

Nous avons été vaincus, dit un Allemand de 1920, parce que nous n'avions pas la mer. Mais la prochaine fois nous aurons la Russie. C'est aussi grand.

Il indiquait ainsi la lutte future du continent contre l'Océan ; des grands territoires méthodiquement exploités pour déborder de produits et donner à la mer au lieu d'attendre d'elle. Ruiner le commerce maritime en lui interdisant les ports est le vieux plan napoléonien, irréalisable tant que l'industrie continentale n'était pas capable de créer elle-même les matières de ses fabrications, mais qui réussira quand quelques milliers de kilomètres carrés et la chimie produiront abondamment pour suffire à toutes les nécessités de la vie.

La France ne fait, de 1914 à 1918, rien de comparable à l'outillage du sucre en 1806 ou du lin en 1861. Elle n'augmente que ses fabrications d'armes et munitions.

L'Allemagne inaugure la grande puissance des luttes industrielles. Elle n'est pas qu'armurière, mais inventive dans le textile, l'alimentation. Au départ de France des troupes allemandes, en octobre 1918, les murs de la commune de La Madeleine-lès-Lille portaient encore cette affiche :

« ORTSKOMMANDANTUR

RÉQUISITION D'ORTIES

Chaque habitant ayant dépassé l'âge de 18 ans

(pour les dispositions actuelles il ne sera tenu compte ni de l'âge, du sexe ou de la situation sociale) est contraint de fournir pour le 1^{er} août 1918, dernier délai, la quantité de 1 kilo d'orties (catégorie : ortie brûlante), soit environ 500 pièces ayant une tige de 0 m. 80 au moins. Les orties seront livrées en paquets portant le nom et l'adresse du fournisseur et elles seront préalablement séchées à fond et dépouillées de leurs feuilles.

Les tiges brisées ou séchées incomplètement seront refusées.

Il sera alloué une prime pour chaque quantité fournie au-dessus de celle à remettre obligatoirement (1 kilo).

Les personnes qui ne pourront pas faire la récolte, étant empêchées pour cause de maladie ou autrement, se feront remplacer par leurs parents.

Les personnes qui ne fourniront pas à temps, ou qui s'abstiendront de fournir, s'exposent à être sévèrement punies.

IL EST INTERDIT D'EMPLOYER LES ORTIES POUR NOURRIR LES BÊTES.

La Madeleine, le 5 avril 1918.

DOEDERLEN,
Hauptmann u Ortskommandant. »

Ce document montrait quel progrès avait fait pendant la guerre l'industrie textile allemande. Privée de jute et de coton par le blocus maritime, elle chercha l'utilisation des plantes indigènes. L'ortie était la plus abondante à ramasser immédiatement. Il ne fallait pas créer une culture, mais une

usine. Le filage de l'ortie est un succès de mécanique. Il est probable qu'en la semant et en sélectionnant les plants on parviendrait à obtenir une tige aux feuilles rares, dépouillée de piquants, très longue et ne gardant surtout que la fibre nécessaire au fil. Le champ d'orties viendrait à ressembler au champ de lin où la plante ne porte que de minimes feuilles et ne brûle pas la main de l'homme. Peut-être cette culture de l'ortie textile aura-t-elle lieu dans les terrains pierreux, incapables de nourrir du lin. Mais ce qui importait aux Allemands était de prendre le tout venu et de construire la machine capable de l'utiliser. Le brevet d'origine autrichienne pour le procédé de filage de l'ortie avait été essayé en Angleterre. On n'en connaissait aucune application importante et bien mise au point. Cette affiche de la Ortskommandantur nous enseigna le succès de la mécanique allemande. La filature donnait à l'armée tous les renseignements nécessaires pour la bonne qualité de l'approvisionnement. Le Ortskommandant les transmettait à chaque cueilleur sur un bulletin ainsi rédigé :

« Ettapen-kommandantur. L. O., avril 1918 ;

Instruction pour la récolte des orties.

PREMIÈRE COUPE : 15 au 30 juin :

DEUXIÈME COUPE : commencement d'octobre ;

LONGUEUR DES TIGES : au moins 60 centimètres ;

COUPE : au ras du sol ; évitez d'arracher la plante ;

TIGES COUPÉES : couchez et rangez-les, l'une à côté de l'autre ; évitez de les briser.

ÉCARTEZ : l'herbe, les lamiers (orties à fleur blanche) et autres mauvaises herbes.

PREMIER SÉCHAGE : se fait dans les champs, près, sur le sable, etc. Quand il fait humide, dans des endroits couverts, bien aérés.

Ne pas coucher les tiges sur la terre nue ou sur la pierre, les ranger plutôt contre les haies, en petites bottes ou étendues sur des claies ou lattes (de briqueterie, par exemple), se trouvant au moins à 30 centimètres au-dessus du sol, de manière à faciliter le passage de l'air de tous côtés.

SECOND SÉCHAGE : se fait sur les aires, aux greniers, dans les écoles, etc. Les tiges doivent être sèches au point que les feuilles se détachent d'elles-mêmes.

BOTTELAGE : faire de petites bottes qu'il s'agit de réunir ensuite deux et deux, de manière à faire correspondre les pointes de l'une aux bouts coupés de l'autre.

LIVRAISON : tous les... à l'entrepôt du commandant d'étape à...

Les feuilles sèches et les tiges inutilisables constituent un bon fourrage pour le bétail ; elles restent à la disposition de la commune.

RECUEILLIR les feuilles détachées ; conservez-les après le séchage. »

*
* *

Deux entreprises de filature d'ortie, une à Berlin au capital de 15 millions de marks, une dans le grand duché de Bade avaient extrait en 1916, de 200 tonnes de plantes, 160 tonnes de fibres. On calculait pour les années suivantes que l'Allemagne seule pourrait fournir 50.000 tonnes d'orties sau-

vages, mais le manque de main-d'œuvre pour la cueillette en fit étendre l'obligation aux habitants des régions occupées.

Le génie de l'industrie textile allemande a été grand pendant la guerre. Osant tous les essais il a filé la tourbe, les aiguilles de pin, le genêt, les démêtures de cheveux de femmes. La mécanique d'effilochage de vieux chiffons a fait de notables progrès. Les guenilles y passaient à l'infini, rendant leur dernier duvet filable pour mêler à des poils, des plantes, toutes les formes indigènes de la fibre animale et végétale.

En même temps que le Hauptmann u Ortskommandant ordonnait la récolte de la mauvaise herbe avec quoi l'industriel ferait de la toile blanche, les pionniers brisaient les métiers de nos usines. Il y a quelque rapport entre le filage de l'ortie et le salut du monde.

Qu'une industrie construise une mécanique qui lui permette de travailler des matières que d'autres nations laissent perdre et ses vendeurs, partout désirés, même chez ses ennemis, lui ramèneront une fortune rapide. Qu'elle trouve un procédé d'agression contre la vie humaine plus puissant que ceux connus au delà de ses frontières et elle outillera l'armée exterminatrice.

C'est pourquoi il faut regretter que la France n'ait pas pendant cette guerre filé des orties alors qu'elle était privée des lins russes et que la balle de ceux de Bretagne a valu plus de 1.000 francs, dix fois le cours d'avant guerre. La plus mauvaise qualité des rares lins pouvant venir d'Arkhangel est montée à 12.000 francs la tonne. Ces hausses n'ont jamais été connues dans l'histoire du tissu.

En 1917, quand les armées impériales s'estimaient invincibles, le séquestre allemand de la Société Alsacienne de constructions mécaniques à Mulhouse, prenant conseil de filateurs bavarois, fit changer un modèle de peigneuse à coton, pour faire les fins numéros anglais. Quand la machine fut prête, en 1918, le filateur chez qui elle devait être montée la refusa, disant : « Elle sera inutile. » L'état-major impérial avait renoncé à dominer le monde ; l'industrie allemande ne voyait plus la possibilité de vaincre la filature anglaise. Les événements militaires commandaient la modification des techniques d'usine. Il y avait enclenchement entre l'armée et l'industrie. Le changement d'outillage suivait la fortune des batailles. L'ancienne peigneuse à quatre têtes produisait cent kilos par jour pour les numéros jusqu'à 80 ; la nouvelle à six têtes, construite pour concurrencer les Anglais, devait donner dans le même temps 40 kilos, mais sur les plus belles fibres de Géorgie longue soie. Il fallut rester à l'ancien modèle pour gros fils, parce que les armées allemandes n'avaient pu prendre Paris ni les sous-marins détruire la flotte anglaise.

L'industrie allemande n'a différé que ce qui lui était momentanément impossible par l'échec militaire. La famine de matières premières qu'elle a subie pendant la guerre l'a obligée à des expériences où elle a probablement mené le travail humain aux dernières limites permises par la connaissance scientifique.

Aucun autre pays n'a éprouvé les mêmes nécessités et voulu les résoudre. Quand l'homme coûte cher, l'industrie doit se mécaniser. En France reste trace de la routine patronale qui fait servir le plus

longtemps possible la machine, et du préjugé ouvrier qui craint le chômage par le perfectionnement mécanique.

Les États-Unis ont une pénurie permanente de main-d'œuvre alors que leur industrie développe tant qu'elle peut la mécanisation du travail. Le machinisme à outrance coïncide en Amérique avec le manque d'ouvriers et les hauts salaires.

Les plus bas seront au contraire pour la main-d'œuvre du pays qui fabriquant lentement, avec des procédés routiniers, ne pourra pas faciliter à ses vendeurs la réussite commerciale.

Des exemples de travail américain comme celui des usines Ford montrent qu'une grande mécanisation permet la haute paie pour la production d'un objet à bon marché. Aucune automobile n'est moins coûteuse à acquérir que la Ford, fabriquée par des gentlemen workers, dont beaucoup ont leur voiture personnelle pour venir à l'usine, car ils habitent des maisons saines dans la campagne. Il est probable que nous verrons l'Allemagne nous donner des exemples semblables. L'ouvrier vaincu se trouvera-t-il derrière le soldat victorieux ?

La plus grande partie de l'industrie française a montré dans cette guerre une rapidité inattendue pour se défaire de ses préjugés. La fabrication armurière a atteint une perfection et une abondance qui ont égalé, puis dépassé celle de l'Allemagne, partie avec une avance énorme sur nous et favorisée par ses usines et ses mines intactes, alors que nous devons compenser la perte de notre métallurgie et de nos mines du Nord et de l'Est.

Cette guerre a contenu une très grande victoire du travail français. Il ne faut que la continuer.

L'histoire de la mécanique du tissage ne montre pas de brusques transformations comme celle de la filature. Le changement a été par addition de force motrice non par révolution. Les métiers transformés ne furent pas une invention mais une copie du métier à main auquel s'ajoutait la courroie de transmission. On mécanisa le geste ouvrier.

Aucun principe n'est changé entre le tissage des étoffes unies sur métiers à pédales et le métier à moteur qui bat 220 coups à la minute au lieu de 40. Des étoffes exactement semblables à celles des usines sont encore tramées sur les vieux métiers à bras du Bailleulais pour les genres lourds et sur ceux du Cambrésis pour les genres fins. On donne au tisseur à domicile les fils médiocres qui se briseraient au lancé mécanique. On lui laisse aussi les fins tissus incapables de supporter la brusquerie du coup de chasse. Il reste des usines où des métiers à pédale de bois battent auprès de ceux à moteurs. Les tissus les plus précieux de la riche lingerie de femme sont tissés à la main. On est au premier geste du travail.

Les menuisiers de villages sont pour cet outillage, fait de bois et de corde, constructeurs et réparateurs.

Des rubanniers du Forez barrent encore à bras, et il ne faut qu'ajouter un moteur pour obtenir un métier mécanique. Dans les villages de la Haute-Loire où l'énergie électrique n'a pas été distribuée : La Combe, Fruge, Tirevolet, les mêmes métiers fonctionnent à main, qui sont quelques communes

plus loin : Saint-Just-Malmont, Sainte-Sigolène, actionnés par l'électricité.

L'esprit juridique a devancé chez les ouvriers foréziens l'esprit mécanique. La condition des tisseurs à main s'est améliorée par le contrat collectif dont des corporations très mécanisées comme l'automobile ou l'armurerie n'ont pas encore l'usage. Le tarif syndical éduqua les cagnats, tisseurs en montagne. Les gros patrons l'estimaient irréalisable ; les curés s'y opposaient par crainte d'un nouvel esprit dans leur paroisse, les petits fabricants s'estimaient perdus s'ils ne pouvaient plus vivre de la baisse du salaire. Qui ne sait gagner de l'argent sur le client en gagne sur l'ouvrier.

De 4.000 en 1910, les signataires dépassèrent 14.000, comprenant tous ceux qui travaillaient, à domicile, le chargement de chaîne et trame pris à la fabrique et calculé en coupe ou douzaine qui est quinze mètres. Les contestations sur l'aunage, toujours allongé par le patron pour des ouvriers qui ne savaient ni lire ni compter, cessèrent rapidement. Les cagnats, réunis le samedi à leur siège syndical, discutaient de leur métier. Leur éducation, commencée par le contrat, aboutit au moteur électrique. Après le tarif, les communes réclamèrent le courant.

A Sainte-Sigolène, une pile de 12 registres contenant tous les comptes de fils utilisés dans la rubannerie est entre les mains d'un vieux tisseur, émouvant de probité. Instruire les ouvriers de village à cette arithmétique fut l'œuvre de quelques hommes dont le dévouement corporatif a eu la force d'une foi religieuse.

A Saint-Ferréol il reste peu de métiers et tous à main. L'énergie électrique n'est pas distribuée dans

la commune. Aux métiers courts à une seule pièce le mouvement est donné par pédale ; l'ouvrier ne bouge pas de place pour un tissu en laize 0,80. Devant les métiers à rubans il doit marcher pour surveiller jusqu'à 90 navettes et donner le mouvement en poussant une barre, qui tient tout le devant du métier. Allant et venant, il y fait glisser ses mains et peut ainsi actionner au milieu ou à un des bouts. Il barre et il marche. Le métier enrubbanné est comme une grande cocarde d'où tombent les minces tissus à toutes couleurs : cerise, or, mauve où le barreur n'aurait plus qu'à rattacher les fils cassés si le moteur électrique supprimait son travail de mule.



L'invention la plus techniquement révolutionnaire du tissage à dessins : la mécanique Jacquard, est française. Nous devrions donc tenir dans le monde, pour la fabrication des métiers à tisser, la même place que l'Angleterre pour la mécanique de filature de coton. Or, l'outillage du tissage français est pour la plus grande partie importé.

Pour les six années de 1909 à 1913 l'entrée en France des seuls métiers à tisser a été de :

| | | |
|----------------------------|---------------------|---------|
| Angleterre..... | Quintaux métriques. | 148.497 |
| Allemagne | | 93.839 |
| Belgique | | 8.730 |
| Suisse | | 42.617 |
| Autres pays étrangers..... | | 1.693 |
| | | 295.376 |

Pour la seule année 1913 l'importation de toutes machines à l'usage de l'industrie textile a été de :

| | | |
|----------------------------|--------------------|---------|
| Angleterre..... | Quintaux métriques | 101.845 |
| Allemagne | | 83.622 |
| Belgique | | 11.063 |
| Suisse | | 17.548 |
| États-Unis | | 2.785 |
| Autres pays étrangers..... | | 2.085 |
| | | <hr/> |
| | | 218.948 |

dont 64.759 quintaux de métiers à tisser.

Sans même en venir à ces statistiques, parcourir les usines de l'industrie textile et lire les marques de fabrique sur les métiers, suffit à montrer quelle faible place la mécanique française tient dans cet outillage.

L'Angleterre nous veut cliente de son tissu, n'interdit plus comme en 1816 l'exportation de ses machines sous peine d'emprisonnement ou de mort, mais tue par la hausse du change notre possibilité d'achat. Pour faire du drap il nous faut la mécanique d'Angleterre et la laine d'Australie, puisque nous n'avons pas multiplié les troupeaux algériens.

Nos métiers à tulle uni et grec viennent de Manchester ; ceux à broderie, dentelles et guipures, de Chemnitz et de Plauen. Nous ne pouvons reprendre la fabrication de ces articles qu'avec le secours de la mécanique allemande ; les métiers à tisser, les bobinoirs, les cannetières sont anglais et suisses. La reprise de l'Alsace nous donne les mécaniciens de Mulhouse pour le coton et la laine. Mais tout l'outillage linier est britannique. La France ne peut filer et tisser que si l'étranger équipe ses usines.

Notre construction est défailante pour fournir annuellement les 64.759 quintaux de mécanique de tissage, les 21.450 quintaux pour bonneterie, tulles et dentelles et les 132.739 quintaux pour filature.

En 1917 nous sommes obligés de vendre à l'Irlande nos filasses de lins de pays que nous nous trouvons, par manque d'outillage, incapables d'usiner nous-mêmes. Le tissu lin nécessaire pendant la guerre à l'entoilage des plans d'avions doit, d'après le cahier des charges, ne pas excéder 140 grammes au mètre carré ; il est tissé en fil n° 80 ou 90. Après la saisie par les Allemands de nos usines linières du Nord, il ne reste en France qu'une filature capable de fournir une petite quantité de ces numéros. Des centaines de tonnes nous sont vendues par l'Irlande. Le 15 octobre 1917 les filateurs de lin, réunis par le service des fabrications de l'Aviation, demandèrent que la toile aviation fut faite en numéros possibles aux usines françaises, soit au moins du 50.

A un moment de pénurie des matières textiles nous étions obligés d'augmenter le poids de la toile au mètre carré, c'est-à-dire à donner moins de métrage avec le même tonnage de lin. Nous alourdissions les avions parce que nous n'avions pas de fabricant de métiers à filer qui permît à nos usines de monter des broches de lin.

*
* * *

Ce que pendant la guerre nous n'avons pas su faire pour le fil de lin, les Allemands l'ont fait pour le fil de papier.

Les progrès de la filature ont de longtemps consisté dans l'amélioration des moyens mécaniques pour donner le parallélisme, l'étirage et la torsion aux fibres textiles végétales : chanvre, lin, jute, coton, ramie... ou animales : crin, laine, soie.

A ces catégories de textiles végétaux et animaux, il faut aujourd'hui ajouter les textiles chimiques.

On a longtemps essayé de filer du papier de pâte de bois. On se tenait, pour y réussir, à l'étude de moyens mécaniques. Rien n'était étudié que la torsion de la bande de n'importe quel papier. Selon cette méthode simpliste, on pouvait filer un morceau de journal. Cette période de la filature du papier n'a donné au tissage aucune matière convenable. On obtenait un brin cassant. N'ayant aucune élasticité, il se rompait au pli brusque.

On crut corriger cet inconvénient et incorporer au papier les qualités de souplesse et de résistance des longues fibres en le guimpant autour d'une âme de chanvre, de jute, de lin ou de coton. Cette superposition concentrique de deux matières laissait toujours cette industrie tâtonner dans le seul emploi des procédés mécaniques. Elle cherchait à composer le fil par des enroulements et ne voyait pas que ce produit sans homogénéité additionnait par enrobage les qualités et les inconvénients de deux matières, mais ne créait pas les qualités d'une matière nouvelle. L'inventeur allemand Claviez sortit de cet empirisme et étudia d'abord par ses recherches chimiques, la composition de cellulose qui se prêtait le mieux à la traction et à la torsion. Il était normal que la pâte varie selon que la feuille serait utilisée à plat, comme dans l'impression typographique, ou en vrille, comme dans la filature.

Au lieu d'un enrobage sur matière filée séparément, on enduisit la feuille textile d'une couche de déchets de filature trop courts pour s'assembler seuls. La continuité du papier leur redonnait la possibilité de torsion continue. Par ce procédé de placage avant filature, substitué à celui de guimage, la matière produite devenait d'une homogénéité parfaite.

Au lieu de l'emploi direct de la fibre telle que la culture la fournit, comme dans le chanvre, le coton, le jute, on parvient à rendre textile un végétal rigide dans sa forme première. On fait du fil d'arbre.

Cette transformation est semblable à celle survenue dans la matière à recevoir l'écriture qui fut d'abord, jusqu'au ^x^e siècle, une pellicule déroulée des tiges de papyrus, et, plus tard, une pellicule animale levée du cuir des moutons et des chèvres. La textilose est au fil de fibre utilisé dans sa forme cultivée, ce que le papier usiné fut au papyrus.

Par la chimie, le temps viendra peut-être où il apparaîtra comme une coutume coûteuse et périmée de faire du fil avec une plante brute, comme on faisait autrefois la feuille à écrire. La textilose et la soie artificielle commencent une ère nouvelle du textile.

La guerre, en raréfiant en Europe les textiles importés, a brusquement montré quelle importance peut prendre le fil chimique.

L'Allemagne est comme nous tributaire de l'étranger pour ses fabrications de tissus. Ses 11.186.023 broches de filature de coton avaient travaillé en 1913 : 1.579.737 balles, et l'Autriche 837.065 balles. L'Allemagne compensa, par le fil de papier, la pénurie de ses ressources en fibres souples. Entière-

rement privée de jute, il ne lui restait de cotons que ceux d'Asie-Mineure évalués à environ 2.000.000 de balles par an sur le marché de Smyrne. Disposant de la vallée de la Lys belge, elle augmenta sa provision linière par la conquête des districts de Riga, dont les rouis à l'eau sont recherchés par la filature de gros numéros et valaient, en 1913, sur la base K, 75 francs les 100 kilos.

Ces ressources, utilisées à fond, l'Allemagne restait encore fortement en disette de tissus. Aussi, elle fit des bois scandinaves le plus large emploi textile et on trouva, en 1916, 30 % de textilose dans ses uniformes militaires.

Dès 1917, après la perte des districts de Riga, nous pouvions prévoir l'arrêt des importations de lin russe en France. Les arrivages de coton y étaient réduits par les torpillages.

La raréfaction de toutes les matières textiles, l'usure considérable des équipements d'armées, nous mettaient à un moment d'urgente utilisation du tissu de papier, mais nous n'avions pas de constructeur capables d'outiller les usines ; une seule existait en France avant la guerre : à Rethel, occupée dès 1914 par les Allemands. Elle avait fourni avant la guerre le fil de tissus remarquables ; les tapis en cette matière devenaient de mode et l'acheteur français perdait son étonnement de trouver sous ses pieds une telle solidité dans ce qu'il croyait user en le grattant des ongles.

La textilose aurait pu produire une grande partie des sacs utilisés pour la fortification de campagne. En Allemagne la mécanique de cette industrie fut si rapidement augmentée et perfectionnée que le commissariat pour les Textiles groupa 18 grandes entre-

prises de tissus et filés à base de papier, dont les plus importantes furent :

Vereinigte, Textilwerks, Berlin : 70 usines, 120.000 métiers.

Deutsche Papiergangesellschaft, Berlin : 45 usines, 16.000 métiers.

Deutsche Textilgesellschaft, Hambourg : 14 usines, 2.400 métiers.

L. Strohmeyer & Co, Constance : 14 usines, 1.200 métiers.

Textilosewerk & Kunstweberei Claviez A. G. Adorf (Vogtland) : 13 usines, 1.400 métiers.

Deutsche Textilwerke « Wehr », Wehr (Grand-Duché de Bade) : 14 usines, 3.000 métiers.

La Société alsacienne de constructions mécaniques à Mulhouse, gérée par un séquestre allemand, était obligée de consacrer une notable partie de son travail à la construction de machines pour la textilose ou à l'adaptation au papier de l'outillage du jute et du coton.

La France, manquant de mécanique, n'a pu reprendre cette filature à un moment où l'Allemagne la pratiquait avec une grande énergie.

Avec les machines allemandes dont ils disposaient avant la guerre, les Français ont obtenu en textilose des produits supérieurs à tout ce qui était réalisé ailleurs dans cette technique. Il ne leur a manqué, pour continuer d'être les premiers dans la force et la beauté de ce fil, que de l'outillage. Ils ont la science et le goût, mais n'ont pas eu de mécaniciens constructeurs.

Le tissage allemand employa le papier pour le linge de table et de corps, les draps de lit, la toile à sacs, les habits de ville et de travail, l'équipement

militaire, la chaussure, la courroie, le capitonnage des compartiments de chemin de fer.

L'Allemagne laissa d'abord ses armées fabriquer du sac à terre avec tous les tissus de luxe réquisitionnés dans les pays envahis. Ce qui n'était pas utilisable pour l'équipement du soldat : la batiste de fil, le velours de soie, servait à la fortification de campagne. Cette captation des stocks même abondants ne pouvait suffire à alimenter les armées. L'Allemagne étendit l'application du fil de papier à des articles qui devaient disparaître quand le coton et la laine arriveraient de nouveau aux filatures, mais dont la fabrication momentanée marque comme une des plus grandes habiletés de la mécanique allemande.

La France, tenant mieux le nouveau produit aux usages où il restait supérieur en avait tiré des triomphes techniques pour tout le tissu d'ameublement, le tapis, la sacherie, faits à Reithel ou à l'usine belge de Malines qui fut exploitée dès 1914 par la société de textilose d'Oppeln, soumise au consortium des princes : Hinckel de Donnesmark, de Pless, Friedlander-Fould et la Deutsche Bank.

Déposant à chaque bilan une gratification de 40.000 marks au compte de la société propriétaire, ils dirigèrent cette profitable entreprise jusqu'au 20 novembre 1918 puis, neuf jours avant l'armistice, en détériorèrent vigoureusement le matériel. Il ne resta plus un morceau de cuir : courroies, taquets, fouets de chasse pour métier à tisser, manchons de filature, on emporta tout avec les moteurs, les coffres-forts. Les pièces de cuivre et d'aluminium furent ôtées des métiers. Dans cette industrie de la textilose où ils étaient devenus techniquement si

puissants, les Allemands ne laissèrent en régions occupées par eux que des locaux sales ou du matériel abîmé.



Alors que nous manquions de bateaux pour importer de Calcutta le jute nécessaire aux filatures et tissages de Dunkerque, de la Somme, de Marseille et que nous achetions par millions de mètres la toile à sacs tissée aux Indes, notre industrie mécanique nous laissa dépourvus de machines à textileuse.

Le matériel abandonné par les armées allemandes en retraite prouva l'abondance et la perfection de leur équipement à base de papier.

Les usines de sel de potasse d'Alsace ont pendant la guerre fait tout leur ensachage en médis papier jute.

L'exposition de Francfort d'octobre 1919 était tapissée en tissu de fil de bois ; le ciment nécessaire aux constructions arrivait en sacs de textileuse ou même de papier collé en trois épaisseurs qui montrait la méthode de l'expédition à emballage perdu, opposée à celle du sac résistant à plusieurs voyages. A une époque de difficulté de transport et de main-d'œuvre, éviter la manutention de retour est avantageux à l'industrie. Les plus grandes fabrications allemandes s'y décidèrent. L'usine de ciment Dyckeroff und Sohne à Amoneburg-Biebrich faisait toutes ses expéditions : 50.000 tonnes par mois, en sacs de feuilles de papier fabriqués par elle-même. Sa direction calculait que la perte pour rup-

ture d'un petit nombre de ces récipients était négligeable auprès du bénéfice de cet ensachage éphémère inconnu en France.

L'énorme expérience de la textilose allemande donnait la certitude des genres qui dans le nouveau produit devaient être momentanément abandonnés : vêtements, chaussures, et de ceux qui se fixaient d'une manière définitive pour ne plus sortir de l'usage : sacs, emballages, nattes et tissus de tentures, tapis de sol et de table, couvertures de lit et de voyage, excellentes par la valeur thermique du papier, supérieure à celle du coton.

Les expériences allemandes continuent et perfectionneront le fil à base de pâte de bois jusqu'à lui permettre de supporter l'humidité aussi bien que le textile de fibre. Les expériences françaises sont reprises sur de la mécanique importée d'Allemagne ou fabriquée en Alsace. Il nous faut triompher autrement que par l'armée qui ne compense point les batailles perdues de l'industrie.

La force militaire, un moment victorieuse, n'empêchera pas une nation de penser, d'inventer, de fabriquer et de vendre à son vainqueur même.

On ne lutte pas contre le travail et l'ingéniosité par le massacre. Le négoce arménien n'a jamais été aboli par le sabre turc. Toujours le commerçant actif a recommencé et refait sa fortune sur le guerrier à l'esprit indolent.

*
* * *

Dans une nation où la main-d'œuvre abonde, l'outillage peut être de qualité inférieure. La baisse du salaire compense la lenteur du matériel.

Les industries comme le textile qui faisaient leur plein de main-d'œuvre avec des femmes sont maintenant contrariées dans leur recrutement par tous les métiers féminisés. Après avoir manqué d'ouvriers, filatures et tissages manquent d'ouvrières. Le textile est pris entre la nécessité du recrutement hors de France, pour maintenir un effectif suffisant à son ancien matériel, ou la recherche de modifications mécaniques, qui réduisent le nombre de mains nécessaires.

Le tissage français utilise tous les types de métiers, depuis les plus anciens connus : comme ceux à main, pour les batistes du Cambrésis, les grosses toiles du Bailleulais, le jute, le chanvre, en Flandre et en Auvergne ; les rubans dans le Forez.

Les usines de coutil ont toujours les métiers à laizes étroites, alors que la largeur des lits a augmenté. La routine des tisseurs oblige les fabricants de sommiers et de matelas à une couture de plus.

Des métiers mécaniques en usines ont quarante ans d'usage. Même pour les tissus les plus communs, l'automatisme est peu employé. L'introduction des Northrop dans le tissage du Nord, à Estaires, en 1908, détermina une grève à la suite de laquelle les métiers automatiques durent être transformés en métiers ordinaires.

Cet effroi de l'invention mécanique est identique à celui éprouvé par les canuts lyonnais, qui voulurent, en 1806, jeter Jacquard dans le Rhône, parce que sa trouvaille supprimait le travail des hommes à la tire et assurait la marche d'un métier avec un ouvrier au lieu de cinq. Mais le salut de l'industrie textile serait aujourd'hui fait par qui apporterait dans sa mécanique des innovations semblables à celle que

fut l'idée de Jacquard sur le vieux métier Dagon.

La routine continue depuis les prud'hommes lyonnais, condamnant au marteau la mécanique Jacquard, jusqu'aux tisseurs d'Hazebrouck, cent ans plus tard, opposant à l'usage des métiers automatiques une grève de huit mois, du 24 avril au 28 décembre 1908. Les patrons ne se pressent pas à moderniser le matériel et les ouvriers maintiennent leur vieille lutte contre les « métiers multiples », en un temps où ce n'est plus le travailleur qui chôme, faute d'outil, mais l'outil annulé par absence d'hommes.

Rien de ce que peut faire une machine ne doit être laissé à la main.

Beaucoup de patrons, aux États-Unis, proclament : « Cette machine est la plus puissante connue. Il n'y en a point de pareille ailleurs ». Etre « the best in the world » est un éloge que les Américains s'attribuent aisément. Ils veulent toujours le plus parfait et le plus rapide outillage. La France a eu jusqu'ici plus de goût pour le traditionnalisme de la ferraille. Le papier commercial de l'usine américaine porte « la plus grande du monde », l'en-tête de la raison sociale française mentionne une durée : « Maison fondée en 1817 ».

Le heurt de ces deux conceptions du travail : le ménagement des habitudes et désir de se mettre à la plus grande vitesse a curieusement eu lieu entre une mission d'ingénieurs américains et le chef d'une vieille maison française, heureux de dire aux visiteurs :

Mon arrière-grand-père l'a construite. Mon grand-père et moi nous l'avons agrandie. Il y a ici le travail de quatre générations dans des murs de plus de cent ans.

Un des Américains, encore mal instruit du choix à faire dans l'énergie des termes français, demanda :
Qu'est-ce que vous attendez pour les foutre par terre ?

indignant le patron par cet irrespect du durable.

La réputation de soin du travail français s'appuie sur toute l'hérédité des vieux métiers et partout où cette fine qualité pourra être sauvée, il faudra qu'elle le soit précieusement. Adapter aux fabrications en série la vieille maîtrise de la corporation française est une nécessité de l'évolution du travail, mais c'en est une aussi de sauver les métiers par quoi la France est incomparable. La guerre a mis au travail armurier tous les ouvriers du métal. Les monteurs en bronze, accoutumés à emboutir leurs pièces sans la moindre tolérance et à chercher dans leur œuvre le fini artistique, ont été des ajusteurs parfaits.

Laisser périr « l'article français » pour adopter une américanisation totale ne serait pas pour nous la meilleure recherche du succès. Il est important que nous sachions conserver ce qui ne peut être fait que par nous. L'Amérique fabriquant en masse les cotonnades les plus communes, jusqu'aux toiles à viande, peut rendre automatiques les plus grandes parties de ses métiers à tisser. Mais des étoffes françaises exigent encore le métier simple. Alors qu'il est fâcheux de ne pas avoir la mécanisation la plus poussée pour les textiles communs comme le jute et le coton, il serait regrettable que le grain des belles toiles de lin disparaisse par l'emploi de métiers trop brutaux.

¶. Mais pour tous articles communs ce devient bonne affaire que de payer cher une machine n'arrêtant pas souvent.

Dans un tissage automatique parfait chaque métier est relié à une lampe témoin, qui s'allume dès que le métier s'arrête. De ce procédé de travail à l'ancien, la différence est la même qu'au chemin de fer, entre le vieil aiguilleur, qui manœuvrait à pied-d'œuvre les contrepoids des aiguilles, et le nouveau logé dans une cabine à enclenchements, d'où il commande tous les appareils de la gare.

Au tableau des lampes-témoins du tissage automatique, une sonnerie retentit dès qu'un métier s'arrête par casse de fil.

Cette organisation de travail répond exactement aux conditions actuelles du recrutement. Un important tissage de coton du marais de Lomme (Nord), ayant des Northrop cachés par une cloison de planches pour ne pas irriter les ouvriers sur métiers ordinaires, expédiait une grande part de sa production au Sénégal. Ce qui sert à habiller les nègres, affirment les tisseurs de fin, peut être tissé sur métiers automatiques. Un lainier dit : Le tisserand de laine fait des articles riches, où son œil ne doit jamais quitter le fil.

Pour les étoffes d'ameublement, le linge de table, la belle toile à draps en grande largeur, qui est examinée pli par pli à la réception au grand magasin, l'automatisme ne peut encore être employé. Mais il ne s'agit que d'un moment de l'évolution mécanique. Le temps doit inévitablement venir de la prédominance des métiers automatiques en tous articles. Il suffira de quelques inventeurs mécaniciens pour achever la transformation de l'industrie.

La lutte dans le tissage durait encore entre la technique à main et la technique mécanique ; elle

s'établit maintenant entre la technique mécanique simple et la technique automatique. De même que les métiers à main tendent à ne plus être que des vestiges, le progrès mécanicien fera que les métiers non automatiques seront chaque année réduits. L'actuel métier automatique n'est même pas encore utilisé pour les plus communs tissus : la toile d'emballage, la toile à sacs. Le matériel d'une grande partie de l'industrie du jute est de modèle périmé. Dans des tissages de 500 métiers, des travées entières chôment par manque de main-d'œuvre, alors que si les métiers étaient automatiques, une ouvrière suffirait à en conduire au moins dix au lieu de deux ou quatre. Cinquante personnes mettraient l'outillage complet en pleine production, tandis que, dans l'organisation présente, 200 ne suffisent pas à faire tout fonctionner.

Par cet outillage routinier, l'industrie du jute entretient un personnel considérable aux salaires les plus bas de tout le textile, et qui change de métier dès qu'il peut.

Les fabriques de chicorée torréfiée étant presque toutes situées dans la Flandre envahie se reconstituèrent partiellement en 1914-1915, vers Saint-Pol-sur-Mer, au voisinage des usines de jute, que les femmes quittèrent en grand nombre pour s'embaucher à meilleur salaire, à l'empaquetage de la chicorée.

Si tout l'outillage du jute et la plus grande partie de celui du coton devenait automatique, l'économie du personnel y serait de 5 à 1, grand profit pour la nation, le jute et le coton étant les poids les plus lourds des matières textiles en œuvre en France.

A Fall-River (Massachussets, États-Unis), une

seule usine contient 175.000 broches de coton et 13.000 métiers à tisser. La filature ne fait que deux numéros : du 28 deux bouts en retors pour chaîne et du 16 simple pour trame. Le tissage ne fait qu'un seul tissu. Cette fabrication se diversifie à la teinture. On ne change que la couleur — jamais la grosseur du fil ni le duitage. C'est un moindre travail de renouveler la nuance en versant un produit dans les bacs de teinture que de monter des numéros différents sur les broches ou de changer le duitage et les lames sur les métiers à tisser.

La réception divise le tissu unique en trois catégories :

La première pour les usages forts : draps de lit.

La deuxième pour les usages fins : chemiserie, lingerie.

La troisième pour les usages communs : toile à viande, toile à beurre.

La méthodification de cette industrie, qui ne marque la variation de son produit que par les couleurs et les défauts de fabrication, donne à supposer que les 13.000 métiers sont automatiques. Ils sont tous simples parce que la main-d'œuvre est encore abondante dans ce district. Tant que les ouvriers sont en nombre nécessaire, le montage automatique peut être un mauvais calcul, puisqu'il coûte trois fois plus cher que le montage simple et exige dans l'usine un grand nombre de mécaniciens à titre permanent. Mais la preuve de sa nécessité est faite quand dans une usine des métiers simples arrêtent faute de main-d'œuvre.



Pour le tissage des articles soignés, il ne faut pas si aisément désespérer de la mécanique, mais, au contraire, la solliciter. L'invention Jacquard, qui est un automatisme, a fait un travail plus beau que celui des anciens ouvriers à la tire.

Il n'y a pas de secret dans la fabrication des tissus. N'importe quel industriel textile peut faire ce que fait un autre s'il a les mêmes métiers. La mécanique seule donne l'avantage à une usine.

L'adaptation rapide aux conditions nouvelles du travail de l'industrie textile qui est une de celles employant le plus d'ouvriers par tonne de marchandise produite est importante pour la richesse française.

Si, à l'époque de Jacquard, la réaction de la main-d'œuvre et de la direction fut d'abord violente contre l'innovation, c'est que le métier des tisseurs de soie à dessins se sentait capable de durer dans son organisation existante, Jacquard ne lui rendait que le service de créer une fabrication plus soignée, moins coûteuse et de délivrer les hommes à la tire, courbés en haut des métiers, de leur exténuante besogne.

Mais si le nombre des tireurs avait déjà été insuffisant pour le travail et que des métiers eussent chômé, faute de personnel, la mécanique Jacquard, arrivée juste pour satisfaire les besoins urgents de l'industrie, et sauvant les métiers de l'inaction, rencontra une adhésion totale.

La modification actuellement nécessaire au textile n'est point, comme la mécanique Jacquard, en avance sur les besoins, mais fort en retard. Il faut encore beaucoup d'inventions pour que le tissage des étoffes en France se suffise avec le peu de mains dont il dispose. La paralysie avance dans l'industrie par les rangées entières de métiers morts. L'usine ne travaille que d'une main. Elle accomplit sa ruine et aide à la ruine collective, car, plus de patrons maintiennent un outillage périmé, plus ils gaspillent le personnel, qui est partout en déficit. Avec les 150 travailleurs qu'un mal outillé tient sur 200 métiers, un novateur en ferait battre 1.500.

Avec d'habiles fabricants, avec d'adroits vendeurs, il nous faut d'intelligents mécaniciens. Le succès de la vente est une conséquence de la perfection de l'outillage.

*
* * *

Dans les 22 millions de francs de machines pour l'industrie textile que la France importait en un an, l'Allemagne et l'Alsace annexée figuraient pour 9 millions. L'Allemagne nous vendait le métier à tisser de 0 fr. 63 à 0 fr. 70 le kilogramme et nous fournissait surtout les métiers lourds, dits saxons.

L'Alsace et la Suisse avaient, par la licence du Northrop, le monopole de la fabrication des métiers automatiques.

Dans les tissages possédant de ces métiers, le remplacement des pièces cassées n'a pu avoir lieu pendant la guerre que par des moyens de fortune, leur construction habituelle étant faite à Mulhouse

ou Zurich et aucune maison n'étant outillée ni autorisée en France pour les fournir.

La guerre a fait faire aux industries du métal un progrès qu'elles n'auraient pas réalisé en cinquante années de paix. Poussées à produire, leur invention mécanique a été constante et elles ont chaque jour réalisé des innovations heureuses.

Vont-elles, avec la même agilité, construire pour la filature les métiers de préparation et le métier continu, qui permet la plus forte production avec le moins de personnel. Pour le tissage, les métiers à boîtes montantes, les métiers revolvers, les métiers automatiques, qui assurent le plus grand rendement proportionnel aux effectifs employés ?

Nous avons à improviser notre victoire textile comme notre victoire militaire. Notre industrie mécanique peut rendre victorieuse notre vente de tissus.

L'Angleterre, dont la marchandise garnit à Paris les expositions de blanc, a importé, en décembre 1918, 44.995 quintaux métriques de tissus de coton et, pour l'année, un total de 419.924, au lieu de 234.356 en 1917.

L'invasion textile anglaise est aussi active en articles de lin. Nous avons eu difficulté à obtenir, pendant la guerre, une quantité de tissu d'Irlande suffisante pour l'entoilage de nos avions. Nous en avons été à l'armistice fournis pour notre lingerie. Des articles arrivaient d'Angleterre à 4 francs moins cher par mètre que notre tissage ne pouvait les fabriquer. Des maisons anglaises qui avant la guerre étaient intransigeantes sur leurs laizes au yard : 0 m. 91, et le compte des fils au pouce, adoptaient les mesures métriques de nos laizes de blanc : 110,

120, 140, le compte de fils au centimètre et les poids français.

L'Angleterre, pays de grand trafic en lin, laine et coton, et à outillage intact, a profité de la destruction accomplie sur le nôtre par l'Allemagne. Nous ne pouvons nous en défendre que par les limitations ou les interdictions d'importer qui feront élever en France le prix des vêtements et du linge. Nous sommes militairement vainqueurs de nos ennemis, commercialement vaincus par nos alliés. Ils sont non seulement nos fournisseurs de tissus, mais de mécanique et de matières premières pour l'industrie textile. Sauf qu'elle ne profite pas tout de suite de la situation qu'elle voulait nous créer, l'Allemagne a réussi à l'accomplir selon son plan : notre travail est vaincu. Comment lui redonner force ? Par l'importation de machines et de matières brutes, au lieu de produits finis. Nous permettons à l'Angleterre de vendre des tissus en France, ce qui lui est profitable, mais demandons-lui des machines et de la marchandise brute en même temps que nous acceptons ses produits manufacturés. Qu'elle nous arme pour lutter contre elle. Aucune de ses usines textiles n'a eu le moindre dégât par la guerre. Les nôtres ont été bombardées, incendiées, martelées.

Trop laisser agir après la destruction allemande, la concurrence anglaise va nous inférioriser pour un quart de siècle. Le libre échange peut détruire le travail français. Nous n'en sommes pas à opposer deux écoles, mais deux situations exceptionnelles : l'industrie textile française meurtrie ; l'industrie textile anglaise plus puissante qu'avant-guerre.

Il faut, pour sauver notre travail, réduire l'impor-

tation des fils et des tissus et augmenter celle des machines.

Les jalousies de nos chefs d'usine ont encore gêné notre ravitaillement mécanique :

L'outillage de la filature de lin en France comptait avant la guerre 570.000 broches, qui sont les tiges d'acier pivotant à plusieurs centaines de tours à la minute pour tordre le fil. Cette mécanisation remplace le vieux geste de la quenouilleuse dont les doigts mouillés assemblaient en les virant les brins de la filasse blonde noués à son grand bâton. 20.000 broches dans une usine sont 20.000 quenouilles mécaniques.

La fileuse du village ravagé par les guerres d'avant la mécanisation reprenait son bâton à filasse en même temps que l'homme sa charrue. Aujourd'hui il faut refaire l'usine, la force motrice et l'outillage avant d'avoir un mètre de fil.

Les constructeurs anglais nous promirent en 1918 150.000 broches, à partager entre les filateurs français qui ne se mirent pas vite d'accord. Quelques-uns devaient consentir à ne rien recevoir et laisser d'autres se servir totalement, car mieux valait remonter complètement six usines de 25.000 broches ou trois de 50.000 que de répartir une égale petite quantité à chacun. La technique les obligeait à l'esprit corporatif et à nommer ceux qui auraient un outil complet. Mais leur caractère les vouait à la fragmentation. Chacun exigeait un morceau. Les constructeurs anglais attendaient qu'ils s'entendent pour venir consulter ceux dont ils devaient refaire le matériel, leur demander quel numéro serait filé, le nombre d'aiguilles au pouce et de broches par métier, le diamètre des rouleaux. Désigner qui

seraient servis les premiers fut une décision difficile pour des concurrents que leur fort goût de l'individualisme industriel engageait plus à se gêner qu'à s'aider. A la destruction des 500.000 broches par les Allemands, la corporation ajoutait le retard de la construction des 150.000 broches par les Anglais.

La perte de la filature de lin par l'invasion est évaluée à 100 millions, dont 50 de matériel et 50 de matières ; mais le calcul ne doit pas s'arrêter là. Il faut additionner le nombre de millions perdus par inertie corporative. L'esprit d'entente serait un dur sacrifice à la fière personnalité des filateurs français. Rien pour personne plutôt que tout à quelques-uns est la formule de leur psychologie. Par le personnalisme de ses chefs de maison, la filature française laissait tomber sa quenouille.

Une filature de lin des environs de Lille eut un adroit directeur qui empêcha pendant l'occupation les Allemands de détériorer le matériel. Il installa dans ses salles basses le ravitaillement hollando-américain et obtint ainsi l'interdiction aux troupes de pénétrer chez lui. Ce fut la seule usine linière de la région qui à l'armistice eut ses métiers intacts. Les autres patrons en eurent jalousie et souhaitèrent que ce concurrent heureux fut jugé pour entente avec l'ennemi.

Les villes industrielles faisant avant la guerre les mêmes articles ne se portaient point aide ni estime. Chaque patron était de sa maison et de son clocher. Les gens d'Armentières ne s'accordaient entre eux que pour mépriser ceux de Bailleul qui traitaient de voleurs leurs concurrents d'Estaires.

Ces caractères méfiants ne pouvaient s'entendre pour leurs grands intérêts communs : quelques-uns

souhaitèrent la construction en France de l'outillage pour leurs usines, d'autres, plus nombreux, refusèrent de se soucier de la mécanique française. Ils préférèrent leurs anciens fournisseurs, ne voulant pas être premiers à expérimenter un matériel de nouveau constructeur dont ils auraient corrigé les inconvénients pour le bénéfice des concurrents inscrits après eux sur le carnet de commande. Donnez-nous, disaient-ils, la preuve que ça marche bien chez les autres.

Ils redoutaient aussi que des usines françaises entreprenant la fabrication des machines du textile n'aient du travail abondant que pendant la reconstruction des usines détruites et que, limitées ensuite à les entretenir, elles ne créent de nouveaux tissages et filatures pour maintenir leur fabrication.

Cette amabilité pour la mécanique étrangère est la même en beaucoup d'industries :

Un constructeur de camions automobiles, prié par un fabricant de machines-outils de lui laisser copier une de ses fraiseuses américaines, lui offrit les dix premières qu'il sortirait. Le fabricant de camions les refusa. Je sais, dit-il, ce que les Américains me livrent. Je ne sais pas ce que vous me livrerez.

LA VICTOIRE MÉCANICIENNE L'idée que la victoire définitive de cette guerre serait pour le peuple qui aurait gardé la plus grande puissance de fabrication, a toujours été présente dans l'action belliqueuse allemande. La Prusse a, dans ce plan d'agression, eu la chance que les plus importantes contrées de travail de la France soient disposées près de ses frontières. Il a suffi à l'invasion germanique d'avancer de quelques kilomètres et de traverser la Belgique pour saisir les mines de fer et de charbon, les hauts fourneaux, les usines métallurgiques, celles de l'industrie textile, les distilleries, les sucreries du pays betteravier. En quelques jours une armée a pu priver la France de combustible, de métal, de tissus, d'alcool pour ses poudres. Ce danger était apparu à l'invasion de 1815, mais seulement pour les arsenaux et manufactures d'armes situées près des frontières. On entreprit aussitôt de les reculer à l'intérieur du pays.

La grosse industrie ne pouvait s'éloigner des lieux du fer et du charbon.

L'Allemagne a profité de cette vulnérable disposition de la France.

Que la bataille ait eu lieu dans notre riche région industrielle était déjà une victoire pour elle. Ce piétinement de notre fortune nous créait les clients de son industrie. Le soldat destructeur traçait la voie au vendeur allemand.

La victoire n'est pas que la consécration de l'effort de tuerie dans l'instant où la guerre s'arrête et où la paix commence. Elle est une longue entreprise qui a pour période momentanée l'activité militaire.

Dans la gloire et le sang du champ de bataille ne tient plus totalement le destin d'un peuple.

Il n'est définitivement vaincu que dans son travail. Celui de la France est estropié par la bataille.

Celui intact de l'Allemagne se multipliera, car son énergie est grande à revivre et à se vouloir forte.

La victoire ne se totalise pas à la date des entrées triomphales. Les échéances des maisons de commerce additionnées pendant 25 ans parviennent à un retentissement égal à celui des marches guerrières dans les villes reconquises. La sécurité d'une nation n'est pas que dans les armes de ses soldats, mais dans le cerveau de ses inventeurs et les mains de ses ouvriers.

La mécanisation des industries est une urgente nécessité pour remplacer les mains disparues. Quand cette mécanisation n'est pas assez rapide, il faut le recrutement de toutes races pour donner au travail le nombre de bras dont il ne sait pas encore se passer. Moins la France est mécanicienne inventive, plus elle est pays d'embauchage pour l'Africain et l'Asiatique.

Donner au métier une parfaite machinerie ou suffisamment d'exotiques n'est pas assurer sa force totale. Il y a une âme du travail et l'affaiblir serait une défaite de la France par la France.

Dans la lutte d'une partie de la nation contre son travail, quel qu'y soit le vainqueur, la nation est vaincue.

*
* *

Tant de métiers mal outillés en France : les ports, le rail, le textile, l'alimentation, appauvrissent notre travail aux lentes réalisations. Sommes-nous plus riches d'idées que de mécanique, fournissant au monde des pensées essentielles, sinon des outillages fameux.

Nous n'avons pas encore créé le droit nouveau des métiers. La grève, guerre civile du travail qui fait poser les outils comme la guerre militaire fait prendre les armes, est aussi vivace en France qu'en tous pays industriels. Nous ne sommes pas dans l'ordre ouvrier meilleurs juristes que mécaniciens ; alors que ce pourrait nous être une compensation importante et glorieuse de donner au travail une âme nouvelle.

La Révolution de 1789 attaquant par la vente des biens nationaux la grosse fortune foncière a constitué la petite propriété paysanne. 1789 n'a pas disséminé de même le patronat parmi les ouvriers. La propriété industrielle n'existait pas comme le fief nobiliaire ou les biens du clergé. Elle est venue après les grandes inventions techniques : la machine à vapeur, la filature et le tissage mécaniques. Ainsi

elle n'a pas subi la démocratisation de 1789. Entre les ouvriers et les paysans français d'aujourd'hui, il y a la différence d'une révolution.

Quand l'usine aura dans son histoire ce qu'a la terre : la répartition du fonds en petites parcelles pour les travailleurs, les droits paysan et ouvrier seront au même niveau dans l'économie nationale.

Que la propriété de l'usine ne soit pas possible aux petites gens comme est la propriété de la terre, crée le trouble profond de cette époque qui tend à la révolution industrielle par-dessus l'ancienne révolution agricole. Les valets de charrue à 5 francs par jour, logés dans l'écurie, ne composent pas la masse du travail paysan ; des familles rurales propriétaires du fonds ont un domestique de ferme. Mais il y a cinq mille salariés pour un patron ou une Société anonyme dont 10 actionnaires détiennent tous les titres.

L'industrie s'accumule, la terre se divise. Tel est depuis 130 ans le rythme de la fortune nationale. D'un côté une multiplication des petits propriétaires, de l'autre une énormité de la richesse individuelle et un accroissement du nombre des salariés.

Les conséquences s'étendent à la technique. La petite propriété paysanne n'a pas l'emploi des gros capitaux ; elle reste routinière, praticienne de la très vieille charrue et du travail à main.

L'industrie a rendu énorme l'outillage usinier ; plus les moyens de fabrication sont puissants, plus le salarié est loin de la chance qu'a le paysan de s'établir seul. La difficulté d'accès à la propriété industrielle explique le mercantilisme ouvrier des

grandes villes, le pullulement des boutiques ; il ne faut que quelques paniers de légumes ou des litres de vin pour créer le fonds de commerce. L'ouvrier d'usine tend à devenir boutiquier, car il ne peut posséder son instrument de travail et y avoir tout le profit de sa peine de l'aurore au crépuscule comme le paysan sur son champ.

Il ne faut point comparer le travail agricole à celui de l'usine, mais à celui de l'échoppe ou de l'atelier à domicile. Quelques métiers ont résisté à la loi des gros capitaux et du gros outillage : la réparation de bicyclettes, le raccommodage de chaussures. Ils pouvaient, comme la blanchisserie de linge, parvenir à une forme de grosse industrie. Ils sont restés des métiers uniquement de petite boutique, tandis qu'en face de la vieille blanchisserie en échoppe se créait la grosse usine qui non seulement lave, mais loue le linge aux hôtels.

L'ouvrier est révolutionnaire, le paysan est révolutionné : l'un cherche l'individualisme du travail, l'autre l'a atteint.

La cadence de la Révolution française est à deux temps : celle de la Révolution russe à un temps, qui transforme au même moment la propriété du champ et de l'usine et nationalise les banques.

L'Allemagne de 1914 avait dans la civilisation européenne une avance technique, un retard politique. L'esprit féodal de son impérialisme concordait à des usines scientifiquement outillées. La France plus routinière en technique prétendait à l'esprit politique révolutionnaire et à se dire première dans toutes les imprudences de l'esprit humain. C'est un trop durable mensonge. La France est un des pays de l'Europe où la propriété privée garde le plus de

sécurité. Cette vieille nation a fait violemment sa rougeole en 1789. Elle se croit encore capable de contracter les maladies infantiles des peuples jeunes, mais les précautions sanglantes qu'elle a prises contre la contagion politique de la Russie des Soviets montrent son ignorance d'elle-même. Le paysan français, révolutionné en 1789, s'est enrichi par la guerre de 1914-1918. Il tient. Il conserve.

Les ouvriers d'industrie veulent meilleure part aux profits industriels.

Le socialisme français est importateur d'idées non créateur. Il est pour sa doctrine comme l'industrie pour ses machines, vassal des races étrangères. Dans la nation autrefois inspiratrice de l'humanité, il subit l'influence allemande par le marxisme, l'influence russe par le bolchevisme. Il a encore plus pénurie d'idées que certains métiers d'outils.

Cependant l'esprit qui est en lui sous le haillon de ses formules effilochées et la crasse de ses erreurs doit triompher dans le monde. Dans son bégaiement commence le langage des siècles dont le génie achevé formulera la justice du travail et pour l'humanité entière la loi d'amour.

A la barbarie par la guerre succède une barbarie par l'industrie. Toute l'activité de l'esprit est abaissée devant celle du travail qui donne la houille, le pain et l'habit. On peut s'arrêter un jour d'instruire les enfants, mais non de cuire la nourriture. Les métiers sacrés sont ceux où chômer donne la mort. Manquer de fabrication augmente la valeur des hommes qui pourvoient à la matérialité de la vie et diminue celle des propagateurs de spiritualité : l'artiste, l'éducateur.

Tuant le corps des hommes, la guerre a diminué

l'esprit des races. Par elle nous sommes entrés dans la Misère et par la Misère nous traversons une grande nuit.

*
* *

Aucun parti politique ne peut longtemps maintenir ou fortement changer la forme actuelle de la propriété et du gain. Les conservateurs ne sauront la perpétuer, ni les socialistes l'abattre, parce que la politique ne peut rien que mourir quand les sociétés se reconstituent sur une force dont elle ne fait point partie : le travail.

Il faut une direction des affaires nationales entièrement nouvelle dans son recrutement et sa méthode : élire des professionnels d'au moins 15 ans d'exercice dans l'agriculture, le Commerce, l'Enseignement, l'Industrie, qui composeront les deux tiers de la représentation du pays.

Un tiers de juristes compléterait l'assemblée.

Tout mandaté ayant proposé une loi non votée en deuxième lecture serait déchu de ses fonctions.

Car le métier actuel du parlementaire est vicié par manque de sanctions pour fautes professionnelles. C'est un travail où se tromper n'a point de conséquence pour qui commet l'erreur. Il n'y a de risque que par l'attentat qui est la plus déplorable forme de recherche de la justice. Il n'est possible qu'aux saints. Les Français jugent trop vite et visent trop mal. Vaillant dut approcher son arme à feu à cinquante centimètres de la tête de Jean Jaurès pour commettre un des grands crimes de l'homme contre l'Esprit, et Cottin d'un peu plus loin tira fort mal

sur M. Georges Clémenceau. Cet ébéniste a passé à côté du trait. Heureusement.

Le député se met, par l'immunité, hors la loi qu'il vote. On ne peut l'atteindre que par le couteau ou le revolver, procédé regrettable, mais dont il faudrait trouver l'équivalent juridique. Les parlementaires ont inscrit dans la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail la faute lourde du patron. La pénalité est augmentée si l'industriel place l'ouvrier sur une machine dangereuse. Le député peut faire le plus mauvais travail et placer la nation au danger ; il n'a pendant quatre ans aucun risque d'accident de renvoi ou de diminution de salaire.



L'esprit nouveau se crée par une force qui mêle les nations que la politique avait opposées.

Nous voici, pour la victoire mécanicienne qui doit donner force au travail français, alliés des Allemands, leurs associés contre la Misère.

Ils détiennent les outils, servants de l'idée et du bien-être des hommes. Au bas de la civilisation est le travail. Tout s'appuie sur lui : liberté, droit. En haut l'idée illuminatrice du monde, mais qui encore vient des métiers, de leur internationalisme, de leur fraternité. L'humanité refait son âme par la force et la spiritualité de la mécanique par quoi est le salut et la beauté.

Par la vieille et allègre *Carmagnole*, le soldat de 1792 formulait sa revendication de munitions, d'armes et de vivres. A Wattignies, la voix sévère de la piétaille en sabots hurlait vers Carnot :

Du fer pour nous venger,
Du plomb pour l'étranger
Et du pain pour nos frères !...

Il ne nous faut plus des canons, mais des machines-outils. Malheur dans dix ans au vainqueur d'aujourd'hui qui se repose. Le refrain de notre *Carmagnole* est : Vive le son du Travail.

Négligents de notre force pour la paix, comme nous étions ignorants de notre pugnacité et de notre intelligence pour la guerre, nous sommes, quand l'urgence nous y oblige, très supérieurs à l'estime que nous nous portons. Comprendons cette urgence de travailler ou mourir, comme fut vaincre ou mourir.

Nous savons nos défauts, franchement dits, mais aussi nos qualités et ce que le monde leur doit et quelle honte notre misère serait pour lui. Nos alliés ingrats peuvent diminuer la valeur de notre argent, mais non la grandeur de notre Histoire.

Il importe à l'humanité que nous Français, bons ouvriers, ayons de bons outils pour ajouter toute notre force à la fraternité du travail. Soyons des laborieux sans fatigue dans la victoire mécanicienne et les premiers à proclamer sur l'humanité, avec la sainteté du travail, l'amour qu'elle cherche depuis quatre mille ans.

| | Pages |
|--|-------|
| La détestable Misère..... | 7 |
| Chemin de fer..... | 11 |
| Les Halles de Paris..... | 38 |
| Les Préfets du Travail..... | 55 |
| La terre assassinée..... | 58 |
| La Métallurgie contre la Mécanique..... | 74 |
| Un peuple sans outils..... | 85 |
| Commerce avec l'ennemi..... | 88 |
| Les Meurtriers du Travail..... | 99 |
| La joie du Rhin..... | 107 |
| L'impossible réparation..... | 112 |
| Le mal de vendre et revendre..... | 116 |
| L'esprit mécanicien dans l'industrie textile.. | 119 |
| La victoire mécanicienne..... | 159 |

ACHEVÉ D'IMPRIMER
LE HUIT MARS 1920
PAR F. PAILLART A
ABBEVILLE — SOMME.





PQ
2615
A25V5

Hamp, Pierre
La victoire mécanicienne

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

